

1st April 1965]

(2) RESOLUTION.

(2) Appointment of a Committee to enquire into the working of the State Transport System—cont.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, என்னுடைய தீர்மானம் முன்பே பிரேரேபிக்கப்பட்டு விட்டது. இருந்தாலும், சபையின் ஞாபகத்திற்காக என்னுடைய தீர்மானத்தை இன்னொரு முறை இப்பொழுது வாசித்து விடுகிறேன்.

"This House recommends to the Government that a Committee of Enquiry be appointed to enquire and report on the working of the State Transport System with a view to secure—

(a) reduction in fare in the City Service.

(b) improvement in the efficiency of service.

(c) economy in working expenditure, and

(d) prevention of wasteful expenditure and other avoidable wastages in the use of spare parts, tyres, etc."

இந்தத் தீர்மானத்தை நான் சென்ற நான்-அபிஷியல் தினத் திலேயே பிரேரேபித்து, விவாதம் தொடங்கி, திறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இப்பொழுது இந்தத் தீர்மானத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை விரிவாக நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ராஜ்ய பஸ் போக்குவரத்தைப் பற்றிய ஒரு விவாதம் இந்தச் சபையில் நடைபெற வேண்டும் என்பதற்காக நான் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவரும்போது, என்னுடைய அபிப்பிராயம் ஏதோ இந்த ராஜ்யத்தில் சர்க்கார் பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் பெரும் ஊழல்கள் நடப்பதாகவும் பெறும் தவறுதான் நடப்பதாகவும் அவற்றை இந்தச் சபையின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு கொண்டுவந்ததாக யாரும் நினைக்கக் கூடாது. எவ்வளவு சிறப்பாக நடந்தாலும் கூட, சீர்படுவதற்குச் சந்தர்ப்பங்கள் பல உண்டு. இன்னும் சீர்படுத்த வேண்டும், செம்மையாக நடைபெற வேண்டும், அரசாங்கத் துறையாக இருக்கக்கூடிய காரணத்தினாலே அது பல வகையிலே உதாரணமாக இருக்க வேண்டும், பொதுத் துறை வளர வளர இந்த நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அது அஸ்திவாரமாக இருக்கும் என்ற நம்பிக்கை உண்டாக வேண்டும் என்பதற்காகத் தான் நான் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்து, அதன் மீது விவாதம் நடத்த வேண்டும் என்று நான் விரும்பியது.

நான் கொடுத்திருக்கக்கூடிய தீர்மானத்தின் நோக்கம் என்ன? பொதுத் துறையில் இருந்து நடைபெறக்கூடிய இந்தப் பஸ் போக்குவரத்து வெகு திறமையாக நடைபெற வேண்டும், சிக்கனமாக இருக்கவேண்டும், லாபகரமாக இருக்க வேண்டும், மக்களுக்குரிய சேவை செய்யவேண்டும் என்ற நோக்கங்களை இன்னும் அதிகமாக அடைவதற்காக என்ன என்ன வழிகள் உண்டு என்பதை ஆராய்வதற்கு ஒரு கமிட்டி ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதுதான் நான் கொடுத்திருக்கும் தீர்மானத்தினுடைய நோக்கம் ஆகும். பொதுத் துறையில் உள்ளவற்றில் அடிக்கடி

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st April 1965]

கண்காணிப்போடு கவனம் செலுத்தப்பட்டால் தான் அது வளரும். பொதுத் துறை வளரவேண்டியது மிகவும் அவசியம் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நான் கம்யூனிஸ்டுக் கட்சியைச் சார்ந்தவன், கம்யூனிஸ்டுகளின் லட்சியம் ஏதோ கம்யூனிஸத்தை வளரச் செய்யவேண்டும் என்பது அதற்காகத்தான் பொதுத் துறையை நான் வற்புறுத்துகிறேன் என்பது அர்த்தம் அல்ல. இந்த நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கே பொதுத்துறை வளர வேண்டியது மிகவும் அவசியம். பார்லிமெண்டும் அரசாங்கமும் ஒப்புக்கொண்டு இருக்கக்கூடிய, மத்திய அரசாங்கமும், நம்முடைய ராஜ்ய அரசாங்கமும் கூட ஓரளவுக்கு ஒப்புக்கொண்டிருக்கக்கூடிய கொள்கையின் அடிப்படையில்தான் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்பதை நான் விரும்புகிறேன். தவிர, என்னுடைய கட்சியின் கொள்கைத் திட்டங்களை நான் மனதில் வைத்துக்கொண்டு பேசுவதற்கு அதற்கு அர்த்தம் கற்பிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. என்னுடைய ஆழ்ந்த நம்பிக்கையில் பொதுத் துறையானது நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு மிகவும் அவசியம் என்பதை நான் எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன். பொதுத் துறை அவசியமா என்பதைப்பற்றியே சிலருக்கு சந்தேகம் வந்துவிடுகிறது. பொதுத் துறையைப் பகிரங்கமாக எதிர்ப்பவர்களைப்பற்றி நாம் புரிந்துகொள்ள முடியும். பகிரங்கமாகச் சொல்வது ஒரு வகையில் நல்லது. ஆனால், பொதுத் துறையை உதட்டளவில் பேசி ஆதரித்துவிட்டு, சிலர் உள்ளூர இடையூறு செய்கிறார்களே அது மிகவும் தவறு. அதுதான் எனக்கு வருத்தத்தைக் கொடுக்கிறது. அதுவும் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த அங்கத்தினர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்—பொதுத் துறையைப் பலப்படுத்துவதற்கு பொதுத் துறையை வளர்ப்பதற்கு என்ன என்ன ஆதரவு கொடுக்கின்றார்கள், எந்த முறையிலே அதற்கு உதவி செய்கிறார்கள் என்பதைப்பற்றி ஒவ்வொரு அங்கத்தினரும் யோசனை செய்து பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்திய அரசாங்கத்தினுடைய தொழில் கொள்கை 1956-ம் வருஷத்திலே வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில் தெளிவாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. எந்த எந்தத் துறைகளை அரசாங்கமே நடத்தவேண்டும். எது எது பொதுத் துறையில் இருக்க வேண்டும். ராஜ்ய சர்க்காரோ மத்திய சர்க்காரோ எந்தத் தொழில்களை இனிப் புதிதாக ஆரம்பித்து பொதுத் துறைக்கு வரவேண்டும், ஏற்கெனவே தனியார்த் துறையில் அபிவிருத்தி இருக்கிற அளவுக்கு அபிவிருத்தி செய்யவேண்டும் என்பதற்கு அனுமதிக்கவேண்டும் என்று இருக்கிறது. இந்த இரண்டும் இல்லாமல், சிறு தொழில்களை தனியார்த் துறையில் விட்டுவிடலாம் என்று மூன்று பிரிவாகப் பிரித்துத் தொழில்களை நடத்திக் கொண்டு வருகின்றோம்.

கனரகத் தொழில்களை அரசாங்கமே நடத்துவது என்றும், ஏற்கெனவே இருப்பவற்றைக்கூட அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும், இரண்டாவது ரகமாக இருக்கும் தொழில்களை

1st April 1965] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

அரசாங்கம் புதிதாக அமைப்பதை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும், தனியார்த் துறையில் இருப்பவற்றைத் தனியாருக்கே விட்டு, அது வளருவதற்கும் வசதி செய்ய வேண்டும். மூன்றாவதாக, சிறு தொழில்களைத் தனியார்த் துறைக்கு விட்டு விடலாம் என்று தொழில் கொள்கை திட்டவட்டமாக வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அந்தத் தொழில் கொள்கையினுடைய நோக்கம் என்ன என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது? அரசியல் சட்டத்தின் நான்காவது பிரிவில் இருக்கும் அரசாங்கத்தின் கொள்கைக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கும் முடிவுகளைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பொருளாதார ஏற்றத்தாழ்வு, செல்வம் ஒருவர் கையில் குவிவது போன்ற ஒழுங்கினங்களுக்கு இடம் அளிக்கக்கூடாது என்பது அரசியல் சட்டத்திலே குறிப்பிட்டிருக்கக்கூடிய நோக்கம். அந்த நோக்கம் நிறைவேறவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் அதைச் சட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். எந்தத் தொழிலுக்கும் “மனுபலி” கூடாது என்பதையும் ஒரு குறிக்கோளாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலேயே நமக்கு நம்பிக்கை இருக்கிறதா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன். அந்த நோக்கத்தோடுதான் ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதிலே வருகிறது. ரோடு போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில், புதிதாக ஆரம்பிப்பதையெல்லாம் அரசாங்கம் ஆரம்பிக்க வேண்டும், அரசாங்கம் விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்பதுதான். இந்தத் தொழில் கொள்கையிலே இரண்டாவது வகையிலே ரோடு ட்ரான்ஸ்போர்ட் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், கனம் அங்கத்தினர்கள் சில பேருக்கு பொதுத் துறையை எதிர்த்துப் பேசுவதிலே இருக்கிற ஆர்வத்தைப் பார்க்கிறபோது எனக்கு ஆச்சரியமாக இருக்கிறது. காங்கிரஸ் கட்சி ஜனநாயக சோஷலிசத் தீர்மானம் போட்டிருக்கிறார்கள். மத்திய அரசாங்கம் சோஷலிச லட்சியம் என்று தீர்மானங்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். சோஷலிசத்தை நோக்கி நாம் முன்னேறவேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால், பொதுத் துறையை வளர்ப்பது, பாங்குகளை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்வது இதெல்லாம் அபாய கரமானது என்று சொல்கிற பிரசங்கத்திற்குக் காட்டக்கூடிய உற்சாகமும் ஆர்வமும் எனக்கு ஆச்சரியத்தைக் கொடுக்கிறது. சில தினங்களுக்கு முன்பு காமன்வெல்த் பார்லிமெண்டரி அஸோஸியேஷன் சார்பில் ஒரு பிரசங்கம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. அதிலே பேசியவர் பார்லிமெண்டரி டெமாக்ரேஸியினுடைய வளர்ச்சியைப்பற்றிப் பேசுவதற்கு அழைக்கப்பட்டிருந்தார். அவருக்கு இருக்கிற வயது, அனுபவம் இவற்றைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, அரசாங்கத்தின் கொள்கையை எவ்வளவு இழிவுபடுத்த வேண்டுமோ அதுவும் குறிப்பாக பண்டித ஜவஹர்லால் நேரு அவர்களுடைய கொள்கைகளை எவ்வளவு கேவலப்படுத்த முடியுமோ அவ்வளவு கேவலப்படுத்திப் பேசினார்கள். அதற்கு applause-ம் பெற்றுக்கொண்டு போகிறார்கள். காங்கிரஸ் அங்கத்தினர்களும் மற்ற சபை அங்கத்தினர்களும் உட்கார்ந்திருக்கக்கூடிய கூட்டத்தில் அப்படி அவர் பேசிவிட்டு தப்பித்துக்கொண்டு போகிறார் என்றால், சோஷலிசத்திலும், பொதுத் துறையை வளர்ப்பதிலும் நமக்கெல்லாம் எவ்வளவு

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

[1st April 1965]

ஆர்வம் இருக்கிறது என்பதற்கு அது ஒரு உதாரணமாக இருக்கிறது. அவர் பேசின பேச்சைப் பேசினிட்டுப் போவதென்றால்.

...

திரு. சா. கணேசன் : அப்படியானால், அவரைத் தப்பிக்க விடக் கூடாது என்பது கனம் அங்கத்தினருடைய அபிப்பிராயமா?

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : பலாத்காரமாக அடிக்கவா சொல்கிறார்கள்? அவருடைய கருத்தை மறுத்துக் கேள்விகளாவது கேட்க வேண்டும் அல்லவா? அவர் கருத்தைச் சொல்லிவிட்டுப் போகிறார் என்று விட்டு விடுவதா? ஆங்கிலத்தில் தவறு இல்லாமல் நன்றாகப் பேசினார் என்று வேண்டுமானால் பாராட்டலாமே தவிர, அவர் சொன்ன கருத்துக்கள்.

MR. SPEAKER : It does not mean that all have accepted his views.

திரு. சா. கணேசன் : கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் பேசுவதையும் நாங்கள் கேட்கிறோம். அதனாலேயே அவருடைய கருத்துக்களையெல்லாம் நாங்கள் ஒப்புக்கொண்டதாக ஆகாது.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : ஒப்புக்கொள்ளவில்லையென்றால், மறுத்துப் பேச இங்கே சந்தர்ப்பம் இருக்கிறதே. காமன்வெல்த் பார்லிமெண்டரி அலோஸியேஷன் கூட்டத்தில் அவர் பேசினதையெல்லாம் ஒப்புக்கொள்ளவில்லை என்ற உறுதிமொழியே எனக்குப் போதும். அதற்காகத்தான் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்பியது.

பொதுத் துறையை அழித்து நாட்டின் முன்னேற்றத்திற்கு எப்படிச் சாதகம் செய்யப் போகிறோம்? பொதுத் துறை வளர்வது இந்த நாட்டின் எதிர்காலத்திற்கு முக்கியம். இந்த நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு முக்கியமானது. இந்த நாட்டில் உள்ள ஏற்றத்தாழ்வு போகவேண்டும், எல்லா மக்களும் மூன்று வேளையும் வயிரார சாப்பிட உணவு வேண்டும், உடுக்க உடை வேண்டும், இருக்க விடு அளிக்கவேண்டும் என்கிற தத்துவத்தைக் கொண்ட கட்சிகளெல்லாம் நிச்சயமாக பொதுத் துறை வளர்வதை ஆதரிக்க வேண்டும் என்பது மட்டுமல்ல பொதுத் துறை வெற்றிகரமாக நடைபெறுவதற்கு வேண்டிய உதவியையும் செய்ய வேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன்தான் நான் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறேன்.

பஸ்போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் கடந்த 18 வருஷ காலத்தில் ரொம்ப வளர்ச்சி அடைந்திருக்கிறது. அந்த வளர்ச்சியைப் பார்க்கும்போதெல்லாம் நான் சந்தோஷப்படுகிறேன். நம் முடைய சொந்த சொத்து மாதிரியே நான் கருதுகிறேன். கோபுரம் போட்ட சின்னத்தோடு அரசாங்க பஸ்கள் எங்கு பார்த்தாலும் ஓடுவதையும், ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டிலும் பல நகரங்களில் நம்முடைய பஸ்கள் நிற்பதையும் பார்க்கும்போது எனக்குக் கூட சந்தோஷமாக இருக்கிறது. அது ஏதோ

1st April 1965] [திரு. மீ. கல்யாணசுந்தரம்]

நம்முடைய சொத்து என்கிற எண்ணமும் பெருமையும் ஏற்படுகிறது. நீண்ட தூரம் போகிற தனியார் பஸ்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் நம்முடைய நீண்டதூர பஸ்கள் வசதியாக இருக்கின்றன என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. அதை நான் சொன்னேன் என்பதற்காக இருக்கக் கூடிய வசதிகளைக் குறைக்க நடவடிக்கை எடுக்கக் கூடாது. நான் இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய நிலையைச் சொல்கிறேன். உதாரணத்திற்கு என்று சொல்கிறேன். சேலத்தில் இருந்து திருச்சிக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஒன்று தனியார் துறையில் ஓடுகிறது. அதில் 55 பேர்கள் ஏறுகிறார்கள். அவர்களும் மைலுக்கு 4½ காசு வசூல் செய்கிறார்கள். அதே சமயத்தில்—அந்த பஸ்சைப் போன்ற பஸ்சிலேயே—சர்க்கார் எக்ஸ்பிரஸ்சில் 35 பேர்கள் தான் ஏறுகிறார்கள். மைலுக்கு 5 காசு வசூல் செய்கிறார்கள். இது நீண்ட தூரம் பிரயாணம் செய்கிறவர்களுக்கு எவ்வளவோ வசதியாக இருக்கிறது. இப்படி எவ்வாறு பார்த்தாலும் தனியார் மக்களுடைய பணத்தைச் சுரண்டுகிறார்களே தவிர மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று நினைப்பதில்லை. இதைப்பற்றிக் கூட நான்—கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு அல்ல—டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருக்கு எழுதியுள்ளேன். சேலத்தில் இருந்து திருச்சிக்குப் போகிற அந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்சின் நம்பர் எம்.டி.எஸ். 5502 என்று நினைக்கிறேன். அதில் நேர் சீட்டு கூட இல்லை சைட் சீட். அப்போது தான் 55 பேர்களை ஏற்ற முடியும். அடிக்கடி நான் அந்த ஸ்டாண்டில் பிரயாணம் செய்கிறவன் ஆதலால் எனக்கு நன்றாக தெரியும். சைட் வேஸ் பேசிங் உள்ள அந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்சில் அதுவும் 55 பேர்கள் உட்காருகிறபோது நீண்டதூரம் போவது எவ்வளவு சங்கடமாக இருக்கும் என்பதை நாம் உணரவேண்டும். அந்த பஸ்சை எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்சாக விடாது, வசதியுள்ள வேறு ஒரு பஸ்சை விட வேண்டும் என்பதாகக் கூட உத்தரவு போடுவதற்கு டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருக்கு ஏன் எண்ணம் வரவில்லை என்பது தெரியவில்லை. தனிப்பட்டவர்களை எடுத்துக் கொண்டால் இன்றையதினம் அதிக லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டும், மக்களைச் சுரண்ட வேண்டும் என்பதற்காக பஸ்களை நடத்துகிறார்களே தவிர மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பது அவர்களுடைய நோக்கமாக இல்லை. வேண்டுமென்றால் இன்னொன்றோடு ஏற்படுகிற போட்டி காரணமாக சில வசதிகளைச் சில இடங்களில் சிலர் செய்து கொடுக்கலாம். பொதுவாக அவர்களுடைய நோக்கம் சுரண்டுவதுதான். ஆகவேதான் அரசாங்கப் போக்குவரத்தை நாம் விஸ்தரிக்க வேண்டும். கிராமப்புறத்திற்கும் எடுத்துச் செல்லவேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கிராமப் போக்குவரத்து சம்பந்தமாகத் தனியார் பஸ்கள் விட வருவதில்லை. நல்ல ரோடுகள் இருக்கக் கூடிய இடங்களில் தான் பஸ்விட முன் வருகிறார்கள். ஆகையால் அரசாங்கப் போக்குவரத்தை சென்னை நகரத்தோடு நிறுத்திவிடாமல் மதுரை, திருச்சி, கோவை, சேலம் போன்ற பெரிய நகரங்களிலும் கூட—சிறு பஸ் விடக்கூடிய அளவில் விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்கள், “சிறு பஸ்சை நடத்தச் சொல்கிறீர்களே, சிறு பஸ்களினால் நஷ்டம்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st April 1965]

தான் வரும். நீண்ட தூரம் பஸ்களைப் பற்றிச் சொல்லுங்கள். நடத்தலாம்” என்று சொல்லக் கூடும். நிச்சயமாக என்னால் சொல்ல முடியும். இம்மாதிரி பெரிய நகரங்களில் பஸ்கள் விடுவது அதிக லாபகரமாக இருக்காது என்றாலும் நிச்சயம் நஷ்டம் வராது. மதுரை போன்ற நகரத்தில் ஒரு சில கம்பெனிகளே இன்று மொடுபொலி செய்து கொண்டிருக்கின்றன. அதனால் பொதுமக்களுக்கு பலவிதமான கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இதைப் பற்றி முன்பே அட்வைசரி கமிட்டியில் சொன்னபோது இதைப் பற்றி விசாரித்து ஒரு அறிக்கை சமர்ப்பிக்க ஒரு அதிகாரியைப் போடுவதாகச் சொன்னார்கள். அதிகாரி போடப்பட்டாரா? அவர் அறிக்கை சமர்ப்பித்தாரா என்பது ஒன்றும் அப்பறம் தெரிய வில்லை. இதுபோன்ற சில குறிப்பிட்ட கம்பெனிகளுக்கே இப்படி ஏகபோக உரிமை கொடுப்பது சரியல்ல. புதிதாக ஏற்படுத்துகிற ரூட்டுகளிலாவது அரசாங்கம் நடத்த வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொதுவாக எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் 120 மைல்களுக்கு அதிகமாக இருந்தால் தான் சர்க்கார் அந்த ரூட்டை எடுத்து நடத்துவது, அதற்குக் குறைவான தூரத்தை தனியார் துறையில் விடுவது என்கிற ஒரு கொள்கையை வைத்திருக்கலாம். ஆயினும் ஒவ்வொரு மாவட்டத் தலைநகரத்தோடும் தொடர்பு இருக்கும்படியாகவாவது ரூட்டுகளை அமைத்து அரசாங்கப் பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 100 மைல்களுக்குக் குறைவாக இருந்தால் கூட அந்த ரூட்டை சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். இன்றைக்கு மொத்தம் ராஜ்யத்தில் ஏழாயிரம் பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்றால் சென்னை நகரத்தையும் சேர்த்து ஆயிரம் பஸ்கள் அரசாங்கத்துடையதாக இருக்கும். ரூட்டுகள் 800, 820 தான் இருக்கும். இதை அதிகப்படுத்த வேண்டும்.

(திரு. எஸ். நஞ்சண்ட ராவ் தலைமை)

இன்னும் லாரிப் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் என்ன என்பதைப் பற்றி ஆலோசனை செய்யலாம். லாரிப் போக்கு வரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் அதில் பில்வரேஜ் ஏற்பட்டால் க்ளைம்சுக்கு நஷ்டசூ கொடுப்பது போன்ற நிலை வரும். அதனால் நஷ்டம் அதிகமாக ஏற்படும், ஆகவே அது கட்டுபடியாக இருக்காது என்று சொல்லலாம். எல்லோரும் நான்யமற்றவர்கள் என்று சொல்ல முடியாது. நான்யமான தொழிலாளர்களும், குமாஸ் தாக்களும் இருக்கிறார்கள். வேண்டிய அளவும் கிடைப்பார்கள். ஆகவே அத்தகைய ஆட்சேபனைக்கு இடமில்லை. ரெயில்வேயை எடுத்துக் கொண்டால் பிரயாணிகள் போக்குவரத்தினால் லாபம் இல்லை. சாமான்களுடைய போக்குவரத்தினால் தான் லாபம். பிரயாணிகள் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் மூன்றாவது வகுப்பைப் பொறுத்த வரையில் கூட செலவுக்கும், வரவுக்கும் கட்டி வரலாம். முதல் வகுப்பைப் பொறுத்த வரையில் நாம் செலவு செய்வது முற்றிலும் நஷ்டம். சாமான் போக்குவரத்தில் கிடைக்கிற லாபத்தைக் கொண்டு தான் மற்ற வசதிகளை செய்து கொடுக்கிற நிலை இருக்கிறது. ஆகவே இந்த லாரிப் போக்கு

1st April 1965] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

வரத்தைப் பொறுத்த வரையிலும் அரசாங்கமே ஏன் எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது என்பதைப் பற்றியும் ஆலோசனை செய்ய வேண்டும்.

இந்த யோசனைகளை எல்லாம் நான் சொல்கிறபோது என்னுடைய யோசனைப்படியே முடிவு எடுத்துவிட முடியாது. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் எவ்வளவு திறமைசாலியாக இருந்தாலும் தம் யோசனையை வைத்தே முடிவு செய்துவிட முடியாது. அதிகாரிகள் பல்வேறு கருத்துக்களைச் சொல்லலாம். அதை மட்டும் வைத்து முடிவு எடுக்க முடியாது. ஆகவே தான் இத்துறை சம்பந்தப்பட்ட நிபுணர்களும், மற்ற பொது விஷயங்களில் அனுபவம் கொண்டவர்களும் அடங்கிய ஒரு குழுவை அமைத்து இந்தத் துறை சம்பந்தமான எல்லா விஷயங்களையும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்பதாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நிர்வாகத்துறையில் என்ன என்ன மாறுதல்களைச் செய்ய வேண்டும் என்பதைப் பற்றி சில யோசனைகளை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். நிர்வாகத்துறையில் ஒரே இலாகா இருக்கிறது. ஒரு டைரெக்டர் பொறுப்பாளி. பஸ் போக்கு வரத்தை நடத்துவதில் நமக்குப் பல அனுபவம் வந்திருக்கிறது. விஸ்தரித்துக் கொண்டும் வருகிறோம். அநேகமாக மாநிலம் பூராவும்—சில பகுதிகள் தவிர—நம்முடைய பஸ்கள் போகின்றன. ஆயிரக்கணக்கான பஸ்கள் ஓடுகின்றன. எல்லா விஷயங்களும் ஒரு ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரியைப் போட்டுவிட்டால் அவரது நேரிடைப் பார்வையில் நடக்கும் என்று நாம் எதிர்பார்க்க முடியாது. ரெயில்வே சம்பந்தப்பட்டவரை கூட ஒரு போர்டு என்று அமைத்திருக்கிறார்கள். ஒரு சார்மென் இருக்கிறார். ஒவ்வொரு பிரிவுக்கும்—என்ஜினியரிங் பிரிவுக்கு ஒருவர், மெக்கானிகல் சைடுக்கு ஒருவர், நிதி நிலைமைக்கு ஒருவர்—எல்லோருமே அதிகாரிகள் தான்—என்பதாக ஐந்து பேர்கள் கொண்ட போர்டு இருக்கிறது. அதற்காக நான் நம்முடைய பஸ் போக்குவரத்து இலாகாவில் அதிக அதிகாரிகளை நியமிக்கவேண்டும் என்று சொல்வதாக அர்த்தம் இல்லை. இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய பொறுப்புள்ள அதிகாரிகளின் நிலையை உயர்த்த வேண்டும் என்று கருதுகிறேன். ஒரு ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரியைப் போட்டுவிட்டு அவர்களுடைய சிபார்சை நம்பி நாம் இருந்தால் நம்முடைய வேலைகளைத் துரிதமாக நடத்த முடியாது. நிர்வாகத்திலும் கூட எவ்வளவு தூரம் நேரிடைப் பார்வை இருக்க முடியும் என்பதையும் நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அவர் எவ்வளவு வல்லமை படைத்தவராக இருந்தாலும் மாநிலம் பூராவும் போகிற பஸ்களின் சர்வீஸ், ஐந்தாயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்களின் நிலை, இன்னும் வாங்கவேண்டிய பல சாமான்கள் பற்றிய நிலை—ஆகிய எல்லா வற்றையும் ஒருவர் கவனிப்பது என்பது இயலாத காரியம். ஆகையால் இந்த நிர்வாகத் துறையை மாற்றியமைப்பது என்பதில் நான் ஒரு சாதாரண மனிதன் என்கின்ற முறையிலே யோசனைகள் சொல்கிறேனே தவிர, நான் சொல்கின்ற யோசனைகளையெல்லாம் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று சொல்லவில்லை.

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st April 1965]

ஏனென்றால் நான் சொல்லக்கூடிய யோசனைகளில் குறைகள் இருக்கலாம். ஆகவே, இதையெல்லாம், சிக்கனமாக இருக்க வேண்டும், கண்காணிப்பும் மேற்பார்வையும் சரியாக இருக்க வேண்டுமென்ற முறையிலே ஆலோசனை செய்து பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் சொல்லக்கூடிய முறையிலே தனியாக ஒரு போட்டு அமைக்கலாமா என்பதையும், அதற்கு சில மெக்கானிக்கலில் அனுபவம் இருக்கக்கூடியவர்கள், டிராபிக்குலில் அனுபவம் இருக்கக்கூடியவர்கள், மற்றத் தொழில்களில் இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகள், இவர்களுையெல்லாம் உறுப்பினர்களாகப் போட்டு ஒரு அதிகாரியையும் அதற்கு சேர்மனாகப் போட்டு குழுவொன்று அமைக்கலாமா என்பதையும், அல்லது என்னினியரிங் துறையிலே அனுபவம் இருக்கக்கூடியவர்களை இந்தத் துறையில் ஈடுபடுத்தலாமா என்பதையும் நாம் ஆராய்ந்து பார்க்கவேண்டும்.

எந்த நிர்வாகமாக இருந்தாலும் அதில் தொடர்ச்சி இருக்க வேண்டும், கண்டினியூடி இருக்கவேண்டும், ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரிகளை ஆர்.டி.ஓ. அல்லது கலெக்டராக போட்டால் அவர்கள் மாற்றப் பட்டாலும்கூட, வருகின்றவர்கள் அந்த ஃபைலில் முன்னால் எழுதி வைத்திருப்பதைப் பார்த்து அதன்பிறகு பின்னால் இருப்பதையும் பார்த்து முடிவு செய்துவிட முடியும். ஆனால் தொழில்களை நிர்வகிக்கின்ற டைரக்டர்களை 2 அல்லது 3 வருஷங்களுக்கு ஒரு முறை மாற்றிக்கொண்டே இருப்பதால் தொடர்ச்சி விடுபடுகிறது. அதோடு மட்டுமல்ல, புதிதாக வருகின்றவர்கள் அந்த வேலையைக் கற்றுக்கொண்டு, அதில் அனுபவம் பெற்று வேலை துவங்க ஆரம்பிக்கின்றபொழுது அவரையும் மாற்றுவதால் அந்தத் தொடர்ச்சி அறுபட்டுப் போகிறது. அப்படி இருப்பதால் நிர்வாகத்திலே தொடர்ச்சியான கண்காணிப்பும், நிர்வாகத் திறமையும் இருப்பதற்குச் சாத்தியமில்லாமல் போய்விடும். ஆகவே, இந்த நிர்வாகத் துறையை மாற்றியமைப்பதற்கு தேவையான பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்தத் தொழிலைப் பொறுத்தவரையிலே வரவு-செலவுக் கணக்குகள் பெருமளவுக்கு இருக்கின்றன. கோடிக்கணக்கான ரூபாய்கள், அதாவது கிட்டத்தட்ட எட்டு கோடி ரூபாய்க்கு மூலதனமும் மற்ற ஆஸ்திகளும் இருக்கின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எட்டு கோடிக்கு ரூபாய்க்கு மேலும் மதிப்பு இருக்குமென்பது தான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். ரூட்டுகளை எடுத்தாலே அவற்றை விற்கக்கூடிய நிலையில் மதிப்பு எட்டு கோடி ரூபாய் வரையில் இருக்கிறது. நான் இதையெல்லாம் கணக்குப் பார்க்க விரும்பவில்லை. இதைத் தவிர சதுர அடி ஒன்றுக்கு ஐந்து அல்லது ஆறு ரூபாய் விற்கக்கூடிய இடத்திலே பஸ் ஸ்டாண்டுக் கட்டிடங்கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நான் சொன்னது 8 கோடி ரூபாய்க்கு கேபிடல் மட்டும் இருக்கிறது. நம்முடைய நிதிகள் அதாவது 3 கோடியே 76 லட்சம் ரூபாய் பண்டாக இருக்கிறது.

1st April 1965]

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

இதைத் தவிர 1090 பஸ்கள் இருக்கின்றன. அவற்றின் புக் வேல்டு 4½ கோடி ரூபாய் இருக்கிறது. கட்டிடங்கள் போன்ற மற்றவைகள் சற்றேறக்குறைய 10 கோடி ரூபாய்க்கு இருக்கின்றன என்று கணக்குச் சொன்னேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய புள்ளிவிவரத்தை நான் ஒப்புக்கொள்வது மட்டுமல்ல, உண்மையான மதிப்பு அதைவிட இன்னும் அதிகமாக இருக்குமென்பது தான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஏனென்றால் கட்டிடம் போன்றவைகளில் டெப்பிரிஸியேஷன் போடுவது கூடாது. ஏனென்றால் அவ்வப்போது மார்க்கட் ஏறிக்கொண்டே போவதால், அவை களுடைய மதிப்பும் ஏறிக்கொண்டே போகின்றன. இப்பொழுது ரயில்வேயை எடுத்துக்கொண்டால், ரூ. 2,800 கோடிதான் கேபிடல் என்று போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் திட்டங்களின் மூலமாக ஏற்பட்ட வளர்ச்சியின் காரணமாக உண்மையான மதிப்பு ரூ. 3,800 கோடி என்று கணக்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். அதைப்போலவே ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டு ஆஸ்திகளையும் கணக்குப் போட்டால் அவற்றின் மதிப்பு இன்னும் அதிகமாக இருக்கும். ஆகவே, பொதுத் துறை நன்கு வளர்வதற்கான சாத்தியப்பாடுகள் இருக்கின்றன. திறமையாக நடத்தினால் அதை நல்ல முறையில் விஸ்தரிப்பதற்கான வாய்ப்புக்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே துறையைப்பற்றி அவதூறுகள், குறைகள் சொல்லி வருவதற்கு நிலையான பதிலாக இருக்கக்கூடிய வகையில் இந்தப் பொதுத்துறை நிலைத்திருக்க, இப்பொழுது நிலைத்துத்தான் இருக்கிறது. இன்னும் அது நல்லமுறையில் அபிவிருத்தியடைய வகைசெய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுத் துறையில் குறைகள் சொல்கிறார்கள். குறைகள் பொதுத் துறையில் மட்டுமல்ல. தனியார் துறையிலும் இருக்கத் தான் செய்கின்றன. டயர் திருடு போய்விட்டது, எண்ணெய் திருடு போய்விட்டது. ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் திருடு போய்விட்டது. கணக்குச் சரியாக இல்லை என்ற சிறிய சிறிய குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. இவையெல்லாம் தனியார் தொழில்களிலே இல்லையா? தனியார் தொழில் நிர்வாகத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கேயிருக்கிற அதிகாரிகள் எவ்வளவு தூரம் நல்ல வாழ்க்கை நடத்துவதற்குத் தங்களுடைய சொந்த சொத்துக்களை அபிவிருத்தி செய்துகொள்ள முடியும் என்ற நோக்கத்தோடுதான் வேலை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள், என்பதற்கு எத்தனை சான்றுகள் வேண்டுமானாலும் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறேன் அதற்காகத் தனியாக விவாதம் நடத்தினால். அதைப் பார்க்கும்பொழுது நம் முடைய அரசாங்க அதிகாரிகள் தேவலையென்று சொல்லலாம். அவர்களுக்கு அதற்கான வாய்ப்பும் வசதியும் கிடையாது. தனியார் துறை அதிகாரிகள் கார் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், பங்களா வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இவைகளையெல்லாம் பார்க்கும்பொழுது அரசாங்கத்தின் அதிகாரிகளை அது இழித்துக் காட்டக்கூடிய முறையில்தான் இருக்கிறது. அரசாங்கத்தில் உள்ளவர்கள் கஷ்டப்படத்தான்வேண்டும், கார் இல்லை, பங்களா

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

[1st April 1965]

இல்லை, ஏர் கண்டிஷனிங் ஸ்டீம் இல்லை என்ற எண்ணத்தை அதிகாரிகளுக்கு உண்டாக்குகின்ற முறையில்தான் தனியார் தொழில்கள் நடந்துகொண்டு வருகின்றன. ஆகவே, தனியார் துறை திறமையாக நடக்கிறதென்று சொல்வது கற்பனையாக இருக்குமே தவிர உண்மையாக சமுதாயத்திற்குச் சேவைசெய்யவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் இருக்காது. அரசாங்கத்தில் உள்ள அதிகாரிகள், போலீசுக்குப் பயந்து, சட்டசபைக்குப் பயந்து ஆடிட்டுக்குப் பயந்து, விஜிலன்ஸுக்கு பயந்து வேலைசெய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். காலையில் அவர்கள் வேலைக்குச் சென்றதிலிருந்து வேலை முடிந்து திரும்பிப் போகிற வரைக்கும் என்ன தவறு நடந்துவிடுமோ என்று பயந்துகொண்டே இருக்கக் கூடிய நிலையில் தான் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவ்வளவு கஷ்டங்களுக்கிடையேயும் அரசாங்க அதிகாரிகள் வேலைசெய்துகொண்டு வருகிறார்கள் என்று அனுதாபம் காட்டுகிறேனே தவிர, அதற்காக அவர்கள் செய்யக் கூடிய தவறுகளை மறைக்க விரும்புவதாக அர்த்தமல்ல. ஏன் சமுதாயத்தில் ஊழல்கள் வருகின்றன என்பதையெல்லாம் பார்த்து அந்தத் தவறுகளைப் போக்கவேண்டும். தவறுகள் இந்தத் துறையில் மட்டுமா? மற்றத் துறைகளிலும்தான் இருக்கின்றன. ஆனால் இந்தத் துறையிலே திருட்டோ லஞ்சமோ இருப்பது அந்த நிர்வாகத்திற்கே ஆபத்தை ஏற்படுத்தக் கூடியது. பொதுத் துறை ஒழுங்காக இருக்கவேண்டுமானால் ஆடிட் முறை மிகவும் முக்கியமானது. மற்ற இலாகாக்களில் எந்த ஆடிட் முறை இருந்து வருகிறதோ அந்த முறைதான் இந்தத் துறைக்கும் இருந்தால் நல்லது. ஊதாரித்தனமான செலவுகள் ஏற்பட்டாலும் சரி, ஒழுங்கீனங்கள் ஏற்பட்டாலும் சரி, அவற்றைத் தடுக்க வேண்டிய யோசனைகளைப் பரிசீலித்து இந்த ஆடிட் முறையை அதற்கேற்றவாறு மாற்றியமைக்க வேண்டியது அவசியமென்றாலும்கூட, மாற்றியமைப்பது நல்லதாகும். இதைப்பற்றி பப்ளிக் அக்கவுண்ட்ஸ் கமிட்டியில் கூட விவாதிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் அதற்காக ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பப்ளிக் அக்கவுண்ட்ஸ் கமிட்டியில் விவாதிப்பதால் அதில் அக்கவுண்ட்ஸ் ஜெனரலும் இருப்பார்கள், அவர்களும் யோசனை சொல்லமுடியும். அரசாங்கம் இந்தத் துறையில் ஆடிட் முறை எப்படி இருக்கவேண்டுமென்பதைப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்பது அவசியமென்று கருதுகிறேன். அது நம் நாடு பூராவுக்கும் தேவையானது. ஆகையால் நம்முடைய ராஜ்யத்திற்கும் அது அவசியமென்றே கருதுகிறேன். இதைப்பற்றி உயர்ந்த மட்டத்தில் கூட விவாதித்து முடிவுசெய்தால் நல்லது என்று நினைக்கிறேன். ஆடிட்டர் ஜெனரல் கான்ஸ்பரன்ஸ் நடந்தால் அதில் கூட இந்த ஆடிட் முறை எப்படியிருக்கவேண்டுமென்று பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மற்றப்படி நிர்வாகத் துறையிலே எப்படி முறைகளைத் திருத்தியமைப்பது என்றும் பார்க்கவேண்டும். கிட்டத்தட்ட 800 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. 1,000 பஸ்கள் இருந்தாலும் 800 பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. தனியார் துறையில் கூட பிரேக் டவுன் ஏற்பட்டால் இரண்டு டிரிப்புகள் நிறுத்தி வைக்கப்

1st April 1965]

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

படுகின்றன. அரசாங்க பஸ்களிலும் பிரேக் டவுன் ஏற்பட்டால் நிறுத்தி வைக்கப்படுகின்றன. ஆனால் அரசாங்கம், தனியார் துறையில் நிறுத்தித்தானே வைக்கப்படுகின்றன என்ற சமாதானத்தைச் சொல்லக்கூடாது என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

அரசாங்கத்திற்கு நிறைய வசதி இருக்கிறது; தனியாருக்கு இல்லாத வசதி இருக்கிறது. தனியார் துறையில் இத்தனை ஸ்பேர் பஸ் வைத்து இருக்க வேண்டுமென்ற கண்டிப்பு இருக்கிறது. அதைவிட அதிகமான ஸ்பேர் பஸ்கள் அரசாங்கத்திடம் இருக்கும் காரணத்தால் எந்த பிரேக்டவுன் ஏற்பட்டாலும் 'ட்ரிப் ஷார்ட்' ஏற்படக்கூடாது. ப்ரேக்டவுன் காரணமாக ட்ரிப் குறைந்தது என்று இருக்கக்கூடாது. அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் ரிப்போர்ட்டில் கூட இந்த விவரங்களை எல்லாம் கொடுக்கவேண்டும். பிரேக்டவுன் எவ்வளவு, அதனால் இழந்த ட்ரிப்ஸ் எவ்வளவு என்பதெல்லாம் அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் ரிப்போர்ட்டில் இருக்கவேண்டும். ஏதோ கிளர்ச்சியின் காரணமாக வேறு அரசாங்கம் தடுத்து விட்டதன் காரணமாக ட்ரிப் இழந்தால் அதைப் பற்றிப் பரவாயில்லை. ப்ரேக்டவுன் காரணமாக ட்ரிப் இழந்தது என்ற நிலைமை இருக்கக்கூடாது. இந்த விவரங்களையெல்லாம் அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் ரிப்போர்ட்டில் கொடுக்கவேண்டும். எஃபிஷியன்சியைப் புரிந்து கொள்ள, நிர்வாகத் துறையைப் புரிந்து கொள்ள, கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் புள்ளி விவரங்கள் போதாது. எந்தெந்தத் துறையில் புள்ளிவிவரங்கள் அமைய வேண்டுமென்பதற்கு ஒரு கமிட்டி போடுவார்களேயானால் எனக்குத் தெரிந்த யோசனைகளை நான் எழுதிக்கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் ரிப்போர்ட்டில் போதுமான தகவல் கொடுக்கப்படவேண்டும். விபத்துக்களைப்பற்றிக் கூட மொத்தமான எண்ணிக்கையைக் கொடுத்து விட்டால் போதாது. என்னென்ன காரணங்களால் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன என்பதையும் கொடுக்க வேண்டும். மெகானிகல் பெயில்யூர் எத்தனை, ஹ்யூமன் பெயில்யூர் எத்தனை; எது எதைச் சீர்திருத்தம் செய்யவேண்டும் என்று கொடுத்தால்தான் அதிலே கவனம் செலுத்தி அந்தக் குறைகளை நீக்க முடியும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

பொதுச் துறையில் இருப்பதால் மக்களுக்குச் சேவை செய்வதனால் திருப்தி அடைந்து விடலாம் என்ற அளவுக்கு இருக்கக்கூடாது. லாபநோக்கமும் இருக்கவேண்டும். தனியாருக்கு அல்ல; அரசாங்கத்திற்கு வருவாய் வரக்கூடிய நிலைமையில் இருக்க வேண்டும். ஓரளவு இந்தத் துறை வளர்ச்சியடைந்திருப்பதாகக் கணக்குக் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. நஷ்டத்தைக் காட்டி கட்டணத்தை உயர்த்தலாம் என்பதற்காக நஷ்டக் கணக்கை காட்டி கொண்டு இருக்கக்கூடாது. லாபம் இருக்கவேண்டும். லாபத்தைக் கணக்கிடும்போது டிப்ரிசியேஷனுக்கு ஒதுக்கி இருப்பது, பொது நிதிக்கு ஒதுக்கியிருப்பது, அரசாங்கத்திற்கு வரி கொடுத்திருப்பது, வட்டி கொடுத்திருப்பது இதையெல்லாம் பார்த்துத்தான் லாபத்தைக் கணக்கெடுக்கவேண்டும். தனியார் துறையில் இவ்வளவு வரிகளைச்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

[1st April 1965]

சரியாகக் கட்டுவார்கள் என்று நான் நினைக்கவில்லை. தனியார் கொடுக்கும் கணக்குகள் எல்லாம் எப்படி இருக்கும் என்பதைப் பற்றி நான் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை. 'பிளாக் மணி' நிறைய வைத்திருக்கிறார்கள் என்று அதிகமாகப் பேசப்படும் இந்த நேரத்தில், பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களும் 'பிளாக் மணி' வைத்திருப்பவர்களைச் சேர்ந்தவர்கள்தான் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். அரசாங்கம் இதை நடத்துகிறபடியால் அந்த அளவுக்கு 'பிளாக் மணி' தடைபடுகிறது. அந்த அளவுக்காவது பொதுத் துறை இருக்கிறது என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். பொதுத் துறையில் இருக்கிறது என்பதோடு மட்டுமல்லாமல் லாபம் எப்படி இருக்க வேண்டுமென்பதைப் பற்றியும் பார்க்க வேண்டும். இன்னொன்று, மலிவான கட்டணத்தில் பிரயாணம் செய்ய வசதி செய்யவேண்டும், அல்லது இனிமேல் கட்டணத்தை உயர்த்த மாட்டோம் என்ற உறுதியானது இருக்கவேண்டும். அரசாங்கத்தின் போக்குவரத்துத் துறைக்கு இருக்கும் அனுகூலம் என்ன? தனியார் துறையில் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டவேண்டும்; அரசாங்கம் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டவேண்டியதில்லை. இதிலும் இன்கம்டாக்ஸ் வசூலிக்க வேண்டுமென்பதற்காக இதையும் ஒரு கார்ப் பரேஷனாக ஆக்க வேண்டுமென்பதற்கெல்லாம் இடம் கொடுக்கக் கூடாது. அதை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டாம் என்ற என்னுடைய வேண்டுகோளை அரசாங்கத்திற்கு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அரசாங்கம் நடத்தினால்தான் சட்டசபையின் மேற்பார்வை, கண்காணிப்பு இருக்க முடியும். யோசனைகள் சொல்ல முடியும். மத்திய அரசாங்கத்திற்கு எதோ சில லட்சம் ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கும் என்ற காரணத்தால் தனிக் கார்ப்பரேஷனாக அமைப்பது என்பது பொதுத்துறைக் கொள்கைக்கே விரோதமானது என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். அந்த நோக்கத்தில் மாற்றக் கூடாது; அரசாங்கத் துறையிலேயேதான் இருக்க வேண்டுமென்பதைக் கூற விரும்புகிறேன். வருமானத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும், செலவிலே சிக்கனத்தைக் கையாள்வதற்கும் என்னென்ன முறைகளைக் கையாள் வேண்டுமோ அவற்றைக் கைக் கொள்ளவேண்டும். அந்த விவரங்களைச் சொல்ல நேரம் இல்லை. நுணுக்கமான விஷயங்களைச் சொல்லிக் கொண்டு போனால் அலுப்பாக இருக்குமென்ற காரணத்தால் அதற்குப் போகத் தயாராக இல்லை. பொதுத் துறைக்கு இது மாதலாக இருக்கவேண்டும். தொழிலாளர்களுக்குப் போனஸ் கொடுப்பதில்லை. பொதுத் துறையில் போனஸ் கொடுப்பதில்லை. அவர்களுக்கு அரசாங்க ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற மற்ற செளகரியங்கள் எல்லாம் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன என்று சொல்வார்கள். போனஸ் கொடுக்கா விட்டாலும் 'இன்சென்டிவ் ஸ்கீம்' கையாவது ஏற்படுத்தவேண்டும்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: இன்சென்டிவ் ஸ்கீம், அட்டென்டன்ஸ் போனஸ் எல்லாம் இருக்கிறது. ரிப்பேர்ஸ் அண்டு மெயின்டனன்ஸ் இன்சென்டிவ் ஸ்கீம், 'பாடி பில்டிங் இன்சென்டிவ் ஸ்கீம்' என்று இருக்கிறது.

1st April 1965]

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : தொழிலாளிகளின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்கு எடுத்திருக்கக்கூடிய நடவடிக்கைகளைக் கவனித்துக்கொண்டுதான் வருகிறேன். அவர்களுக்கு மற்ற தனிப் பார் துறையில் கொடுப்பதைவிட சம்பளம், பாட்டா போன்ற வற்றைக் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களுடைய குறைகளைப் பற்றி பரிசீலிக்க பல சங்கங்கள் கோஷ்டிகளாக இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. அதனால் உற்சாகக் குறைவு இருக்கிறது என்பது வருத்தத்துக்கு உரியது. ஒரே சங்கமாக இருப்பார்களேயானால் கஷ்டம் இராது. தொழிலாளிகள் பிளவுபட்டு இருப்பது நிர்வாகத்திற்கு நல்ல தல்ல. தொழிலாளிகள் ஒற்றுமையாக இருக்கவேண்டுமென்பதற்கு நிர்வாகம் உதவி செய்யவேண்டும். பிளவு படுத்தும் முறை, பிரித்தாளுவது போன்றவை எல்லாம் வெள்ளைக்காரன் காலத்தில் இருந்த தந்திரம். நாம் அந்த முறையைக் கொள்ளக்கூடாது. தொழிற்சங்கம் அங்கீகரிக்கப்பட்டதாயிருந்தாலும் சரி, இல்லாவிட்டாலும் சரி எடுத்துச் சொல்லுகிற குறைபாடுகளை அறிந்து நீக்குவதற்கு அதிகாரிகளோடு தொடர்பு கொண்டு குறைகளை எடுத்துச் சொல்லி நீக்குவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். 'ஓர்க்கர்ஸ் பார்க்டிசிபேஷன் இன் மானேஜ்மென்ட்' என்பது உயர்ந்த லட்சியம். தொழிலாளர்கள் அதிலே பங்கு பெற வேண்டும். அரசாங்கம் நடத்திக் கொண்டிருக்கிற துறை இது. தொழிற்சங்க இயக்கத்தில் அனுபவம் உள்ள மந்திரியின் பொறுப்பிலுள்ள துறை இது. தொழிலாளர்களை உற்சாகப்படுத்த அவர்கள் நிர்வாகத்தில் பங்கெடுத்துக் கொள்ளும் படிச் செய்ய வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் அவர்களுடைய துறையிலே தோல்வி அடையச் செய்வார்களானால் அது திட்டத்திற்கே பலகீனம் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். மீண்டும் முயற்சி செய்து தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்பை பெற்று நிர்வாகத்தை திறமையாக நடத்த யோசனை செய்யவேண்டும். இது முக்கியமான துறையாக இருப்பதால் ஐந்து வருஷத்திற்கு ஒரு முறை கமிட்டி போட்டு, பலகீனங்களை எப்படிச் சீர்திருத்தம் செய்வது என்பதற்கான முயற்சி இருக்குமானால், நிர்வாகம் இன்னும் சிறப்பாக நம் நாட்டுக்கு ஆற்ற வேண்டிய பணியை ஆற்ற உதவியாக இருக்கும் என்ற என்னுடைய தீர்மானத்தை அமைச்சர் அவர்கள் ஆட்சேபனை இல்லாமல் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : கனம் தலைவர் அவர்களே, கனம் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய தீர்மானத்தின் மீது சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். இந்தத் தீர்மானத்தினுடைய அடிப்படை ஒரு குழு அமைத்து பொதுத் துறையில் இருக்கக்கூடிய போக்கு வரத்துத் துறையைப் பரிசீலனை செய்வதன் மூலம் ஊக்குவிக்க முடியுமா என்பதுதான் அவருடைய அடிப்படையான கருத்து. பொதுத் துறையிலே டிரான்ஸ்போர்ட் துறையை எடுத்துக் கொண்ட முயற்சி ஆரம்ப காலத்திலே எத்தனையோ சர்ச்சைகளுக்கெல்லாம் இடமளிப்பதாக இருந்தது. ஆரம்பத்தில் 'சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்' டை நடத்துகிற போது பல்வேறு குறைபாடுகள் எல்லாம் தெரிவிக்கப்பட்டன.

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

[1st April 1965]

குறிப்பாக தனியார் துறையில் யார் எல்லாம் இதுவரை போக்குவரத்து துறையில் கவனம் செலுத்திக் கொண்டிருந்தார்கள் அவர்கள் எல்லாம் பொதுத் துறையில் லாபம் இல்லை, வசதிகள் இல்லை, பொதுத்துறையில் நடத்துவதைவிட நாங்கள் நடத்துவதுதான் நன்றாகயிருக்கிறது என்று ஜம்பம் அடித்துக் கொண்டிருந்த காலம் இருந்தது. கடந்த பல ஆண்டுகளாக இதன் பொறுப்பை வகிக்கும் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த போக்குவரத்துத் துறை பற்றிய விவரங்கள் தெரிவிக்கிற காலங்களில் கொடுக்கப்படுகிற விவரங்களைப் பார்க்கும்போது இந்தத் துறையில் நல்ல முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது, பொதுத் துறையில் டிறந்த வசதிகள் எல்லாம் அளிக்கப்படுகின்றன. இந்த பஸ் டிரான்ஸ் போர்ட்டைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்களுக்கு பல்வேறு வசதிகள் அளிக்கப்படுகின்றன என்ற விவரங்கள் எல்லாம் தெரிய வருகின்றன. சென்னை நகரில் உள்ள அரசாங்கப் பஸ் போக்குவரத்துத் துறையில் மக்களுக்கு ஏற்படுகிற சிரமங்களை காலா காலத்தில் கவனித்து நிவர்த்தி செய்ய முயற்சி செய்து வந்திருக்கிறார்கள் என்பது எல்லோருக்கும் ஆறுதல் அளிக்கக் கூடிய ஒன்று. அவசர அவசரமாகத் தீர்க்கக் கூடிய பல பிரச்சனைகள் அவ்வப்போது சிற்சில சமயங்களில் ஏற்பட்டு விடுகின்றன. அவைகளுக்கு எல்லாம் சரிவர பரிகாரம் தேடப்படுகிறது என்பதும் ஆறுதல் அளிக்கக் கூடியதொன்று. பஸ் டீக்கட் டவுன் ஏற்படும்போது அதை சரி செய்வது, செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களை ஏற்படுத்தியிருப்பது, அதிகக் கூட்டம் ஏற்படும்போது ஸ்பெஷல் பஸ் விடுவது போன்ற பல காரியங்களை செய்யப்பட்டு வருகின்றன. நாம் நல்ல முறையில் இத்துறையில் முன்னேறியிருக்கிறோம், இருந்தாலும் கூட பஸ் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், குறிப்பாக கண்டக்டர்கள் பொது மக்களோடு நல்ல வார்த்தைகள் பேசி அமைதியாக நடந்து கொள்வார்களேயானால் டிரான்ஸ்போர்ட் பொறுத்தவரை மக்களுக்கு உள்ள குறை கூட பெரும் அளவு நீங்கிவிடும் என்பது என் எண்ணம். இத்துறையில் வரக்கூடிய கண்டக்டர்கள் இளைஞர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் நல்ல வார்த்தை பேசி, அமைதியான முறையில் நடந்து கொண்டால் அதிக விரிசல் தெரியாதவர்கள் பிரயாணம் செய்யும் போது அவர்களிடம் அமைதியாகவும் நல்லமுறையிலும் பழகு வார்களானால் அது நல்ல ஆறுதலை அளிக்கக் கூடியதாக இருக்கும். சிறிய அளவில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இந்த அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்துத் துறையில் இன்று ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் இருக்கும் நிலையைப் பார்க்கிறோம். ஸ்டீமான் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் லாப நோக்கம் இந்தப் பொதுத் துறையில் இருக்க வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். அதை வலியுறுத்தினார்கள். லாப நோக்கம் மட்டும் குறியாக இருக்க முடியாது. குறிப்பிட்ட அளவு லாபம் பெற வேண்டுமென்றால் இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் துறையை தனி கார்ப்பரேஷன் ஒன்று அமைத்து அதனிடம் கொடுத்து விடலாம். எலக்டிரிசிட்டி கார்ப்பரேஷன் போன்று ஒரு தனிஸ்தாபனத்தை அமைத்து அதனிடம் இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை கொடுத்து விட்டால் அப்போதைக்கப்போது ஏற்படும் சிக்கல்கள், வேண்டிய ஆலோசனைகள் கொடுப்பது போன்றவை

1st April 1965] [திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

களில் இந்தச் சபைக்கு சந்தர்ப்பம் குறைந்து விடும் என்ற கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டது. தனியாக இயங்கினால் அவர்களே கடன் பெற்று அவர்களே வட்டி நிர்ணயம் செய்து எப்படி நடத்த முடியுமோ அப்படி நடத்தலாம். இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் ஒரு பக்குவம் பெற்ற பிற்பாடு ஒரு தனி கார்ப்பரேஷனாக அமைத்து பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டை அவர்களிடம் விட்டு விடுவதில் தப்பு கிடையாது. அவசியம் ஏற்பட்டால் அந்தக் கார்ப்பரேஷன் வெளிநாடுகளில் இருந்து நிபுணர்களை கூட அழைத்து ஆலோசனைக் கேட்கலாம். ஆனால் தனியாக ஒரு பரிசீலனைக் குழு நியமிப்பதில் ஒரு கஷ்டம் வந்துவிடும் என்று நான் கவலைப் படுகிறேன். இந்தச் சபையில் இதுபோன்று ஆலோசனை குழு நியமிக்கவேண்டுமென்று கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டபோதெல்லாம் யார் யார் அந்த ஆலோசனைக் குழுவில் இருப்பது, யார் யார் இதற்கு ஆலோசனை தெரிவிப்பது என்ற கருத்து தெரிவிக்கப்பட்ட போதெல்லாம் தனியார் துறையில் இருந்து அசோக் லேலண்டி விரும்பு, டி.வி.எஸ்-ல் இருந்து அங்கு பணி செய்து கொண்டிருப்பவர்களிடம் இருந்து ஆலோசனைகள் பெற்றுக் கொள்ளலாம், அங்குள்ள நிபுணர்களைக் கொண்டு ஒரு குழு அமைத்து பரிசீலனை செய்யலாம் என்ற ஆலோசனை இந்த மன்றத்தின் மூலம் பல முறை தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கும் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் யார் யார் இந்தக் குழுவில் இருப்பது என்ற ஆலோசனையை அவர்கள் தெரிவிக்கவே இல்லை. வேண்டுமென்றே விட்டார்களோ என்று கூட நான் நினைக்கிறேன். தனியார் துறையில் பஸ் நடத்துபவர்கள் இந்தக் குழுவில் இடம் பெறுவது என்பது சரியல்ல. அது நல்ல ஆலோசனையும் அல்ல. எவ்வளவுதான் நல்ல மனமுடையவர்களாக இருந்தாலும்கூட, தனியார் துறையில் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்திக் கொண்டிருப்பவர்கள் பொதுத்துறையில் டிரான்ஸ்போர்ட் வருவதை அவர்கள் மனமாற விரும்ப மாட்டார்கள். பொதுத் துறையில் டிரான்ஸ்போர்ட் எடுத்து அதில் அவர்கள் நல்ல லாபம் பெறுவது, அல்லது நல்ல மரியாதையோடு நடந்து கொள்வது, நல்ல முறையில் நடத்துவது என்பதை நல்ல மனப்பான்மையுள்ள பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் முதலாளிகள் கூட ஒப்புக் கொள்வார்கள் என்று சொல்ல முடியாது. ஆகவே அவர்களின் ஆலோசனையைப் பெறுவதற்கு பதிலாக இந்தத் துறையில் உள்ள டயரக்டர், அவர்கள் கீழே வேலை செய்யும் சிப்பந்திகள் இவர்கள் சேர்ந்து பரிசீலனை செய்து செய்ய வேண்டும். வெளியில் உள்ளவர்கள் இந்தக் குழுவில் நியமனம் பெற்றால், எக்ஸாமினேஷன் அதிகாரிகளைப் போல் இவர்கள் இருக்கிறார்களே என்ற எண்ணம் வராமல் இருக்க வேண்டும், இந்தத் துறையில் இருப்பவர்களுக்கு இது காமபட்டிப்பட்டி ஆர்கனைசேஷன். இந்தத் துறை வெற்றி பெறுவதைப் பொறுத்துத்தான் எதிர்க்காலத்தில் என்னென்ன இனங்களில் விஸ்தரிக்கமுடியுமோ அப்படி விஸ்தரிப்பதற்கு இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் துறை ஒரு முன்னோடியாக இருக்கும். இத்துறையில் நாம் வெற்றி பெறுவதில் இருந்துதான் மற்ற துறைகளில் கவனம் செலுத்தமுடியும். தனியார் துறையினருக்கு போட்டி மனப் போக்கு இருக்கத்தான் செய்யும். ஆகவே தனியார் துறையில்

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

[1st April 1965]

இருப்பவர்களை வைத்து பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று சொல்வது சரியானதல்ல. இன்றையதினம் ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட் இலாகாவானது நீண்ட தூர பிராயண பஸ்களை எல்லாம் சிறந்த முறையில் நடத்தி வருகிறார்கள். இங்கிருந்து கன்னியாகுமரிவரையில் பஸ் விடப்படுகிறது. இங்கிருந்து திருச்சிக்கு பஸ் இருக்கிறது, திருச்சியில் இருந்து கன்னியாகுமரிக்கு பஸ் இருக்கிறது. அதாவது எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இங்கிருந்து மதுரைக்கு போகும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. சில சமயங்களில் இங்கிருந்து போகும் பிரயாணிகளுக்கு அங்கிருந்து தொடர்ந்து வேறு பஸ் ஏறிச் செல்வதற்கு முடியாமல் இருக்கிறது. பல திசைகளில் செல்லும் பஸ்களுக்கு தொடர்பு வசதி இருக்கவேண்டும். இதை பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இடையில் சிப்பந்திகள் தங்கியிருக்க பல வசதிகள் செய்து தரப்பட்டிருக்கின்றன. மதுரை, திருநெல்வேலி பகுதிகளை எடுத்துக் கொண்டால் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் போய் நிற்கும் இடங்கள் தனியார் வாடகைக்கு வைத்திருக்கும் இடங்களில்தான் நிற்கிறது. பஸ் போய் தங்கியிருக்க, பிரயாணிகள் தங்கி இருக்க பலயிடங்களில் தனியார் இடங்களில்தான் தங்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே கூடுமான வரையில் அவை சர்க்கார் பொறுப்பில் வர ஏற்பாடு செய்யப் பார்க்கவேண்டும். புதிதாக டௌன்களில் கூடுமான வரையில் அதிலும் முக்கியமாக துறைமுக அபிவிருத்தி இடங்களில், அதாவது சென்னை போன்ற நகரத்தில் நாம் பஸ்போக்குவரத்தை நாம் பொதுத்துறையில் எடுத்துக்கொண்டு நடத்தி வருகிறோம். அல்லவா—அதே போல் தூத்துக்குடி போன்ற துறைமுகப் பகுதிகளில் இந்த ஏற்பாட்டை இப்போதிருந்தே செய்ய வேண்டும். எதிர்காலத்தில் பஸ்களை எடுப்பதும், அப்போது அங்கேயிருக்கிற தனியார் பஸ்களோடு காமப்பட்டிஷுகை நடத்துவது போன்ற நிலைமை இல்லாமல் இப்போதிருந்தே பஸ் போக்குவரத்து வளருகின்ற வகையில் எதிர்காலத்தைக் கருதி தூத்துக்குடி போன்ற நகர்ப்புறங்களில் பொதுத் துறையில் சர்க்கார் பஸ்களை விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்வது நல்லது என்று கருதுகிறேன்.

அதே போன்று சர்க்கார் பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கின்ற இடங்களிலுள்ள பிரயாணிகள் விடுதிகளில் பிரயாணிகள் தங்கிச் செல்லுகின்ற அளவுக்கு சுகாதார வசதிகள் போதுமானதாக இல்லை. தனியார் சில வைத்திருப்பது போன்ற அளவுக்குச் சர்க்கார் துறையில் இல்லை. இப்போதுள்ள முறையில் முக்கியமாக சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை குறிப்பாக இண்டஸ்ட்ரிஸ் இடங்களை எல்லாம் தொடர்பு கொள்ளுகின்ற வகையில் பஸ்போக்குவரத்தை ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அதே போன்று திருச்செந்தூர்-கன்னியாகுமரி, திருச்செந்தூர்-ராமேஸ்வரம், திருச்செந்தூர்-பழனி போன்ற கோவில் பிரசித்திபெற்ற இடங்களுக்கெல்லாம் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் மூலமாக தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும். அவ்விதம் தொடர்பு ஏற்பட்டுவிட்டால் வடநாட்டிலிருந்து வருகின்றவர்கள் நமது டிரான்ஸ்போர்ட்டை நல்லமுறையில் உபயோகப்படுத்திக் கொள்ள முடியும். குறிப்பாக ரயிலில் வரக்கூடிய வடநாட்டு பிரயாணிகள் இம்மாதிரி புண்ணிய ஸ்தலங்களாகக் கருதப்படுகின்ற இடங்களுக்கெல்லாம் ஒன்றிரண்டு

12-00
noon.

1st April 1965]

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டு சுலபமாக போய்வருவதற்கு வசதியாக இருக்கும். இதற்கும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். லிங்க் பஸ்களை எல்லாம் விடுவதற்கு திட்டத்தில் இடமிருக்கிறது. அவைகளை எல்லாம் போடுவது மிகவும் அவசியம். முக்கியமாக சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை போகவேண்டுமென்றால் ஒரேயடியாக சென்னையில் டிக்கட் எடுப்பதற்கான வசதி இருக்கவேண்டும். இடையில் வேறு பஸ்களில் செல்லவேண்டியிருந்தாலும், அங்கே போய் டிக்கட் எடுக்கவேண்டும் என்கிற நிலைமை இருக்கக்கூடாது. ஒரேயடியாக இங்கேயே கன்னியாகுமரி வரைக்கும் டிக்கட் எடுத்துக்கொள்வதற்கான வசதி இருக்கவேண்டும். மேலும் பஸ்களில் முன்கூட்டியே ரிசர்வ் செய்வதற்கான வசதி ஓரளவிற்கு இருக்கிறது என்றாலும், பல இடங்களிலும், இந்த ரிசர்வேஷனை உபயோகப்படுத்திக்கொள்ள முடியவில்லை. எந்த இடத்தில் எல்லாம் சிரமங்கள் இருக்கிறதோ அதை பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். தனியாகக் குழுவைப் போட்டு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லும்போது எனக்கு ஏற்படுகிற கவலை அல்லது பயம் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு ஏதாவது பாதகமான நிலை ஏற்பட்டுவிடக்கூடாது என்பதுதான். கூட்டுறவு முறையில் நடைபெறுகின்ற தூறு ஆலைகளையும் நாம் பார்வையிடுகின்றோம். அதே போன்று மதுரையில் தியாகராஜ செட்டியார் நடத்துகின்ற பறவை-பஞ்சுப் பறவை நிறுவனம் பார்வையிடுகின்றோம். அதில் 10, 12 ஆயிரம் கதிர்கள் ஒடுகின்றன. அதைப் பார்க்கக் கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டது. அங்கே குறைவான தொழிலாளர்களை வைத்துக்கொண்டு எந்த விதத்தில் லாபத்தை பெருக்க முடியும் என்று பார்த்துக்கொண்டிருக்கிற சூழ்நிலை அங்கிருக்கிறது. அந்த விதத்தில் லாபத்தை நம்மால் பெருக்கிக்கொள்ளவேண்டும் என்ற எண்ணம் நமக்கில்லை என்றாலும், போட்டிருக்கின்ற மூலதனத்திற்கு ரிட்டர்ன் இல்லையே என்ற கவலையை நண்பர் கவியாணசுந்தரம் அவர்கள் தெரிவித்தாலும் கூட, டிரான்ஸ் போர்ட்டை பொருத்தளவில், அதிகமான தொழிலாளர்கள் இதில் இருக்கிறார்கள் என்று பரிசீலனைக் குழு கருதுவதற்கு இடமிருக்கிறது. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையில் தொழிலாளர்கள் தாராளமாக வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே தனியார் துறையில் ஆட்கள் குறைவாக இருந்தாலும் லாபம் அதிகமாக வருகின்றது என்ற கருத்தைக் கொண்டு பணியில் இருக்கிறவர்களை நீக்கிவிட வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுமானால் எப்படி அவர்களுக்கு மாற்று வேலை கொடுப்பதில் கஷ்டம் ஏற்படுமோ என்று கருதுகிறேன். வெறும் லாப நோக்கத்துடன் மட்டுமல்லாமல், பொதுத்துறையில் தொழிலாளர்களுக்கு தாராளமான வசதி செய்து கொடுக்கப்படுகிறது, சலுகைகள் அளிக்கப்படுகின்றன என்பதையும் நாம் கருத்தில் கொள்ள வேண்டும். இந்தத் துறையை எடுத்துக்கொண்டு பார்க்கும்போது, எஸ்டாபிளிஷ்மெண்ட் செக்ஷனை எடுத்துக் கொண்டாலும் சரி, கிளரிக்கல் செக்ஷனை எடுத்துக் கொண்டாலும் சரி, இவற்றையெல்லாம் ஒப்பு நோக்குகிற போது, நாம் சிறிது தாராளமாகவே நடந்து கொண்டிருக்கிறோம் என்று நினைக்கிறேன். லாபம் பெறுவது மட்டும் நம் நோக்கமில்லாமல்

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்] [1st April 1965]

இருந்திருக்கிறது. லாபம் அதிகம் இல்லாவிட்டாலும் போதும், நஷ்டம் இல்லாமல் இருந்தால் போதும், என்ற எண்ணத்தில்தான் இருந்து வருகிறோம். அந்த முறையில், இவற்றையெல்லாம் பரிசீலிப்பதற்கு தனியாக குழு என்றில்லாமல் பப்ளிக் அக்கௌன்ட்ஸ் கமிட்டியே இதை 'சப்ஜெடாக' எடுத்துக் கொண்டு பரிபூரணமாக பரிசீலனை செய்து 'They may go into further details, if necessary' என்ற முறையில் பரிசீலனை செய்தால், இதிலுள்ள குறைபாடுகளை எல்லாம் நீக்க முடியும் என்று நினைக்கிறேன். இப்போதுள்ள நிலையில் இந்த டிரான்ஸ்போர்டு துறையைப் பொறுத்தளவில், விறு விறுப்பாகவும் வேகமாகவும் பணியாற்றக் கூடிய வகையில் இருந்து வருகிறது. அதற்காக இந்த இலாகாவை நடத்துகின்ற அதிகாரிகள் நம்முடைய பாராட்டுதலுக்குரியவர்களாவார்கள். இப்பேர்ப்பட்டவர்களின் உற்சாகத்தை குழு அமைப்பதின் மூலமாக குறைக்கவேண்டாம், வேறு விதத்தில் இது பற்றி பரிசீலனை செய்யலாம் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI A. KUNJAN NADAR: Sir, I support the Resolution moved by the hon. Member, Sri Kalyanasundaram, and I stand for complete nationalisation of Transport. But this Government are doing things in a half-hearted way. This nationalisation business is being controlled by private operators through their influence with the Hon. Ministers and other persons in high positions. Sir, it is the general complaint that these bus operators are forced to contribute liberally to the Election Fund and those who refuse to contribute are pounced upon and that is called nationalisation. That should not be the case and the whole Transport undertaking must be nationalised.

Regarding the Kanyakumari district, I have to say one thing and that is my main object in speaking on the subject. The Kanyakumari people especially in the Transport Department are treated as aliens and in a step-motherly way. We used to complain to Hon. Ministers about the things happening in the Transport Department and we expected some remedy for it. But now things have come to a crisis. The ex-Transport Director has issued a specific order that the Kanyakumari people should not be given any employment and so they have been refused employment in the Madras Unit. The other day when this aspect of the matter was brought to the notice of the Minister for Industries, he put a counter-question to us: 'Because there is a Kanyakumari man, does it mean that he should be given a job? Such arrogant—I do not know whether it is a parliamentary word or not but I mean that—answers, we do not expect from any Hon. Ministers. Sir, I find a peculiar feature in Madras. I was a Member of the Assembly three times in the Travancore-Cochin State. Hon. Ministers consider themselves as some Heavenly Beings, created by God to adorn these chairs. Sir, we know the Ministers here. We know what they were. We know what are they and what are they going to be. We know of their doings in their public life and their doings in their private life. I do not want to indulge in all these things. They are here to serve the people. They are the servants of the

1st April 1965] [Sri A. Kunjan Nadar]

people. But they must remember one thing. 'The palatial buildings in which they reside and the cars in which they ride belongs to the tax-payer. Even the shirts they wear belongs to the tax-payer. We do not want the Ministers to be like overlords or like demi-gods coming from somewhere else. Even among the Ministers there is no mutual respect. There are four castes even among the Ministers—the Brahmana, the Kshatriya, the Vysa and the Sutra. There is a Sutra Minister. There is a Brahmana Minister. There are four castes. I do not want to mention the names. They must behave properly with the M.L.As. and the public. Much is spoken of about the dignity of the House and the dignity of the M.L.As. Is this the way of doing things? The Ministers have no control over the officers. They are simply the big 'Durais', Black 'Durais'. Our Hon. Minister Sri Manradiar looks almost like a Durai at least in colour. The others are black. Yesterday a man came to me running "Our Durai told us such and such a thing". Who is that Durai, I asked. I was wonder-struck. He is an officer from my place. The system of calling 'Dorais' has gone long long ago. They are all Indians, Tamilians, one among the people. I wish all the Ministers here to be like that. I wish to tell one thing. Let nobody think that the Madras State belongs to some Minister or is the paternal property of some Minister or some community. It belongs to all including the people of Kanyakumari. The Constitution says that nobody should be discriminated on grounds of place of birth or community or religion. I wonder how the Minister can refuse jobs to the people of Kanyakumari. We have not come here for any mercies. I do not want any mercy or any favour from anybody. I would be the last person to approach anybody for favours. We want justice. We know how to make the Ministers do justice to us. If they do not do justice, we know how to react and how to retaliate. The people of Kanyakumari know it. I request the Hon. Minister for Transport to do justice to Kanyakumari people. Kanyakumari is a very highly educated place. There is no industry there. Government is the only employer in Kanyakumari. In every house there will be at least two or three S.S.L.Cs. and for every five houses there will be one or two Graduates. Where are we to go? Are we to go to E.M.S.? We know that also. Let the Ministers do justice to the Kanyakumari people. If they do not do justice and if they hate Kanyakumari people, we will also hate them naturally. They should not be worried about it. The people will throw stones at them. That is the method people will follow. That is the history of many countries.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள், கன்னியா குமரி ஜனங்களைப் பற்றி கேவலமாகப் பேசுகிறார் என்று நினைக்கிறேன். இந்த அரசாங்கத்தில் இருக்கிற மந்திரிமார்களோ மற்றவர்களோ மக்களுக்கு மரியாதை கொடுத்து வருகிறார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

SRI A. KUNJAN NADAR : We know how to give 'mariyathi'. They know how to receive Ministers with big garlands.

[Sri A. Kunjan Nadar]

[1st April 1965]

They know how to erect big arches and receive them. They also know how to receive them with black flags. We know all sorts of methods. But I request that the Ministers should not drive us to such an extent. The other day we were discussing whether we can use the word 'rowdies' here. It was said that we should not use such words. We are claiming to be living in a socialistic society. I will teach you something of socialism. In a socialistic state there is no rowdyism, there is no rowdy, there is no drunkard, there is no thief and there is no prostitute. We have to revalue values. If due to starvation to satisfy his stomach somebody takes away an electric bulb, we call him a thief. What about the Ministers who take away crores of rupees? What about the jeep deal? Several crores of rupees were wasted. If refusing jobs to Kanyakumari people is socialism, I wish to point out that it is not. Socialism is something else. I request the Hon. Minister Sri R. Venkataraman to do justice to us. Finally I will say "Do not hate us and do not teach us to hate you."

திருமதி சி. குழந்தையம்மாள் : கனம் தலைவர் அவர்களே, கனம் அங்கத்தினர் கலியாணசந்தரம் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற தீர்மானத்தின் பேரிலே என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல நான் விரும்புகிறேன். அரசாங்கப் போக்குவரத்து செயலாற்று வது குறித்து ஆராய்ந்து அறிவிக்கும்படி ஆய்வுக் குழு நியமிக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இன்னதற்கு நம்முடைய அரசாங்கத் துறையிலே நடந்து வருகிற போக்கு வரத்துத் துறை பெரும்பாலும் அதிலே பிரயாணம் செய்கிற மக்களுக்கு திருப்தி அளிக்கக்கூடிய முறையிலே அமைந்திருக்கிறது என்பதை மறக்க முடியாது. அது மட்டுமல்லாமல் முன்பு தனியார்மட்டும் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே இருந்த காலத்திலே மக்களுக்கு இருந்ததை விடப் பல சவுகரியங்கள் அரசாங்கத் துறையில் செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் நாம் கண்கூடாக உணர்கிறோம். அப்படி அந்தத் துறையிலே பல முன்னேற்றங்களையும், அதிலும் துரிதப் போக்குவரத்து முறையிலே குறிப்பிட்ட நேரத்தில் கொண்டு வந்து சேர்ப்பது போன்று இருக்கிற நிலைமைகளையெல்லாம் பார்க்கும்போது, அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையானது, பல ஆண்டு அனுபவப்பட்ட தனியார் துறையைவிட மிக நல்ல முறையிலே வெற்றிகரமாக நடந்து வருகிறது என்று சொன்னால் அதற்கு நம் அமைச்சர் அவர்களும் அந்த நிர்வாகத் துறையில் தலைமை இடத்தில் இருக்கிற டைரக்டரும் தான் காரணம் என்று சொல்ல முடியும். தொழிலாளர்களும் நல்ல ஒத்துழைப்பு கொடுத்து வருகிறார்கள். என்னைப் பொறுத்தமட்டில் எனக்கே சில அனுபவங்கள் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்ல முடியும். சாதாரணமாக சர்க்கார் டிரான்ஸ் போர்ட் டிபார்ட்மெண்டில் ஒரு செலக்ஷன் நடக்கிறது என்று சொன்னால், டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் எவ்வளவு தூரம் செல்வாக்கு பெற்று அந்த இடத்திலே போய்ச் சேரவேண்டுமோ அந்த அளவுக்கு தொல்லை கொடுத்து, 'எப்படியாவது சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறையில் சேர்த்துவிடுங்கள், நீங்கள் வந்து சிபார்சு செய்யவேண்டும்' என்று அவர்கள் கேட்பதை நாம்

1st April 1965] [திருமதி சி. குழந்தையம்மாள்]

பார்க்கிறோம். அதிலிருந்து என்ன தெரிகிறது என்றால், ஏற்கனவே தனியார் துறையில் பணியாற்றிவந்த தொழிலாளர்கள் கூட சர்க்கார் துறையில் சேரவேண்டும் என்று விரும்புகிறார்கள் என்றால், நம்முடைய சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் டிப்பார்ட்மெண்டை நடத்துவதில் அவர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற திருப்தியைத்தான் காட்டுகிறது. 'நாங்கள் டிரான்ஸ்போர்ட் டிப்பார்ட்மெண்டில் சேருவதற்கு நீங்கள் கண்டிப்பாக உதவி செய்ய வேண்டும்' என்று தொடர்ந்து அந்த செலக்ஷன் காலத்தில் அவர்கள் மன்றாடி கேட்டுக்கொள்கிற நிலைமையைப் பார்க்கும் பொழுது, நமது அரசாங்கம் டிரான்ஸ்போர்ட் துறையை நல்ல முறையில் நடத்துகிறது என்பதை எடுத்துக் காட்டுகிறது, அதற்கு அந்த வார்த்தைகள் சான்றாக இருக்கின்றன என்று தான் சொல்லி கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில், டிரைவர்களாக இருப்பவர்கள் நன்றாக வலிமையுடன் இருந்து, வண்டிகளை ஓட்ட வேண்டும். கண்டக்டர்களாக இருப்பவர்களுக்கு அப்படிப்பட்ட வலிமை தேவையில்லை. அவர்கள் அந்த வேலையைச் செய்வதற்கு, திறமையாகவும், சுறுசுறுப்பாகவும் வேலை செய்தால் போதும். ஆகவே, பெண்களை கண்டக்டர்களாக நியமிப்பதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படுத்தித்தர வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களை மிகவும் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ளேன். ஏனென்றால், காலையிலே புறப்படுகிற பஸ்ஸில் போய், மாலையிலே அவர்கள் விட்டிற்கு திரும்பி வந்துவிட முடியும். கோவையிலிருந்து திருச்சிராப்பள்ளிக்கு 5 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. முதல் பஸ்ஸில் போனால், அடுத்த பஸ்ஸில் திரும்பி மாலைக்குள் விட்டிற்கு திரும்பி வந்துவிடலாம். படித்த பெண்களிடையே வேலையில்லா திண்டாட்டத்தைப் போக்குவதற்கு சர்க்கார் துறையிலே அவர்கள் டிரைவர்களாக செல்ல முடியாத ஒரு கட்டம் இப்பொழுது இருந்தாலும் கூட (குறுக்கீடு) மேல் நாட்டிலே இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னாலும், நம்முடைய நாட்டிலே அதற்கு இன்னும் கொஞ்ச காலம் ஆகும். முதலில் கண்டக்டர்களாக இருப்பதற்கு பெண்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுங்கள் என்று தான் நாங்கள் இப்பொழுது கேட்கிறோம். இப்பொழுது டிரைவர்களாக இருப்பவர்கள் 'காலையிலிருந்து மாலை வரை வண்டி ஓட்டி, ஓட்டி எங்களுக்கு சளைத்துப் போய் விடுகிறது பலம் குறைந்து விடுகிறது' என்றெல்லாம் சொல்லுகிறார்கள். காலம் போகப் போக எல்லாம் சரியாக ஆகிவிடும். அப்பொழுது பெண்கள் அந்த இடத்திற்கும் வந்து பிடித்துக் கொள்வார்கள். படித்த பெண்களிடையே இருக்கக்கூடிய வேலையில்லா திண்டாட்டத்தைப் போக்கவேண்டுமென்று சொன்னால், அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து பெண்களையும் கண்டக்டர்களாக நியமிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். ஏராளமான பேர்களை வேலைக்கு எடுக்கிறபொழுது, ஒரு 'கோட்டா' முறையை யாவது ஏற்படுத்தி, பெண்களுக்கும் அந்த வேலை வாய்ப்பு செய்து கொடுக்கவேண்டும். அதிகமாக வேண்டும் என்று நான் கேட்கவில்லை. ஓரளவுக்கு பெண்களுக்கும் இடம் அளிக்கவேண்டுமென்று மிகப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திருமதி சி. குழந்தையம்மாள்]

[1st April 1965]

அடுத்தபடியாக, திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் நகர பஸ்களை அரசாங்கம் எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். பல நகரங்களில் பஸ்கள் லாபமாக ஓடவில்லை என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். அவர்கள் இன்றைக்கு நகர பஸ்களை சர்க்கார் எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்று சொல்லி விட்டு, நாளைக்கு லாபம் இல்லை என்று சொன்னால், சர்க்கார் நடத்துவதால் லாபம் இல்லாமல் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று கூட சட்டிக்காட்ட முடியும். ஆகவே, படிப்படியாக மிக அதிக தூரம் செல்கின்ற பஸ்களை எவ்வளவுக்கு எவ்வளவு அதிகப்படுத்த முடியும் என்பதையெல்லாம் ஆராய்ந்து பார்த்து, அந்த விகிதாசார முறையில் இனிமேல் அதிக தூர ரூட்களை சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் துறை மேற்கொள்ளும் என்று நான் கருதுகிறேன். அதிகப்படியாக நஷ்டம் ஏற்படக்கூடிய பஸ் ரூட்களை எடுத்துக்கொண்டு சர்க்கார் துறைக்கு நஷ்டத்தை உண்டாக்கக்கூடாது என்பதைத்தான் இந்த இடத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆய்வுக் குழு அமைக்கவேண்டுமென்று கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அது தேவையில்லாத ஒன்று. என்னைப் பொறுத்த வரையில் நான் என்னுடைய அனுபவத்தில் சொல்கிறேன். சர்க்கார் போக்கு வரத்துத் துறையில் ஏற்படக்கூடிய குறைகளை, அதில் பிரயாணம் செய்துவிட்டு வந்தவர்கள் கடிதம் மூலம் டைரக்டருக்கு எழுதி அனுப்பினால், அதைப்பற்றி அவர்கள் விசாரணை செய்து, அந்தக் குறைகளை நிவர்த்தி செய்ய முயற்சி எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். அப்படி எடுத்துக்கொண்டது பற்றி அவ்வப்பொழுது தெரிவிக்கிறார்கள். சட்டசபை அங்கத்தினராக இருந்தாலும், அல்லது யாராக இருந்தாலும் சரி, அதிலே பிரயாணம் செய்பவர்கள் இப்படிப்பட்ட குறைகள் இருக்கின்றன என்று அவ்வப்பொழுது எடுத்துச்சொல்வார்களேயானால், அவைகளை நிவர்த்தி செய்வதற்கு அங்கிருக்கும் டைரக்டரிலிருந்து, மற்றவர்கள் உறுதுணையாக இருக்கிறார்கள், ஆதரவு கொடுக்கிறார்கள், செவி சாய்க்கிறார்கள் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. அதற்கு மேலே இப்பொழுது இருக்கிற அட்வைசரி கமிட்டியில், மற்ற துறையில் இருப்பவர்களும் சேர்ந்து இருக்கக்கூடிய அந்தக் கமிட்டியில் அவரவர்களுடைய அபிப்பிராயத்தை தெரிவிக்கிறார்கள். அதையும், தேவையானதை ஒன்றிரண்டை நாம் ஏற்றுக்கொள்கிறோம். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு என்று தனியாக ஒரு குழு அமைக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை. அதிலும் சிறப்பாக நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள், நல்ல அனுபவம் பெற்றவர்கள், மிகத் திறமையாக அந்தத் துறையை நடத்துகிற காரணத்தினால், இம்மாதிரி ஒரு ஆலோசனைக் குழு தேவையில்லை என்பதைத்தான் இந்த இடத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் துறையில் பயிற்சி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற டிரைவர்கள் எவ்வளவு தூரம் மற்றவர்களிடம் பெயர் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதற்கு நான் ஒன்றிரண்டு அனுபவத்தைக் கூற விரும்புகிறேன். சர்க்கார் துறையிலே பயிற்சி பெற்ற

1st April 1965]

[திருமதி சி. குழந்தையம்மாள்]

டிசைவர்கள் தங்களுக்கு தேவை என்று தனியார் துறையிலே இருப்பவர்கள் எங்களிடம் சொல்லக்கூட கேட்டிருக்கிறார்கள். ஆகையினால், நாம் கொடுத்துவருகிற பயிற்சியானது, மற்ற தனியார் துறைகளில் கொடுக்கிற பயிற்சியை விட மிக முக்கியமானது, நல்ல முறையில் அமைந்தது, அவர்கள் பாராட்டத்தக்கதாக இருக்கிறது, அவர்கள் விரும்பத் தக்கதாக இருக்கிறது என்பதைத்தான் நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஆகவே, தனியார் துறையில், இருக்கக்கூடியவர்கள் கூட விரும்பி சர்க்கார் போக்குவரத்து இலாகாவிலே பயிற்சி கொடுக்கப்பட்ட டிசைவர்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்கும்பொழுது, சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறை எவ்வளவு உயர்ந்துவிட்டது என்பதைத் தான் அது வலியுறுத்துகிறது.

அடுத்தபடியாக, சர்க்கார் துறையில், வாங்கக்கூடிய பல பொருள்கள் இருக்கின்றன. தனியார் துறையிலே பொருள்கள் வாங்கும்பொழுது, மானேஜிங் டைரக்டர், ஜாயிண்ட் மானேஜிங் டைரக்டர் என்றெல்லாம் இருக்கிறார்களே, அவர்களுக்கு 20 சதவிகிதம், 15 சதவிகிதம், 30 சதவிகிதம், என்று சில இடங்களில் கமிஷன் இருக்கிறது. சர்க்கார் துறையில் கட்டப்படுகிற பாடி இருக்கிறதே, அதைப் பொறுத்த வரையிலும் இந்த மாதிரி பொருள்கள் வாங்குவதற்கு கமிஷன் இல்லை. இந்த மாதிரி ஒன்றும் கமிஷன் பெற்றுக்கொள்ளாமல், சேவாமனப்பான்மையுடன் கொடுக்கிற சம்பளத்தை வாங்கிக்கொண்டு அங்கே இருக்கும் அதிகாரிகள் பணியாற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தனியார் துறையை எடுத்துக் கொண்டால், நிர்வாகத்தில் இருக்கக்கூடியவர்கள் பொருள்கள் வாங்கும்பொழுது கமிஷன் பெறுகிறார்கள், எல்லாத் துறையிலும் பங்கு பெறுகிறார்கள். ஆனால் நமது சர்க்கார் துறையில் இருப்பவர்கள் அளவற்ற யெல்லாம் நீக்கி, அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சம்பளத்தைப் பெற்றுக்கொண்டு சேவாமனப்பான்மையுடன் நல்ல முறையில் நடந்துகொள்ளவேண்டும் என்று பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக நாம் அவர்களை பாராட்டக் கடைமைப்பட்டிருக்கிறோம். அங்கே போடப்பட்டிருக்கிற ஐ.ஏ.எஸ். ஆபீஸர் அவர்கள் நல்ல முறையில், திறமையாக, மற்றவர்கள் குறை கூறாத அளவுக்கு பணியாற்றிவருகிறார்கள், நிர்வாகத்தை நடத்திவருகிறார்கள் என்று தான் சொல்லவேண்டும். இன்றைக்கு அவர்களுடைய நிர்வாகம் திறமையாக இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நல்ல பெயர் சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் நாம் இங்கே குறிப்பிடவேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை நகரத்தில் பஸ் கட்டணம் இனிமேல் ஏறாது என்று அமைச்சர் அவர்கள் உறுதி கொடுக்கவேண்டும் என்று கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். நகரங்களில் பஸ் போக்குவரத்தைப் பார்த்தால், சில சமயங்களில் காலை யில் 11 மணிக்கு மேல் மாலை யில் 3 மணி வரையில் சர்க்கார் பஸ்களில், இங்கே போகக்கூடிய பஸ்களில், நிறைய இடம் காலி இருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு காலி இருந்தால்கூட, விதிக்கப்பட்டிருக்கிற

[திருமதி சி. குழந்தைசயம்மாள்] [1st April 1965]

கட்டணத்தின்மூலம் ஓரளவுக்கு பெரிய லாபம் இல்லாவிட்டாலும், நியாயமான முறையில் செலவு இனங்களை சமாளித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதற்கு மேலே கட்டணம் உயர்த்தப் பட மாட்டாது என்று உறுதி கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லுகிற பொழுது, 10, 15 வருஷங்கள் கழித்து, விலைவாசி உயர்வின் காரணமாக, மற்ற பொருள்களின் விலை உயர்வதின் காரணமாக, சம்பள உயர்வு காரணமாக, கட்டண உயர்வு தேவை என்ற அவசியம் ஏற்படும்பொழுது கட்டணத்தை உயர்த்தத்தான் வேண்டியிருக்கும், கண்டிப்பாக இனிமேல் கட்டணத்தை உயர்த்த மாட்டோம் என்று உறுதி சொல்ல முடியாது. இன்றைக்கு 5 அணை பஸ் கட்டணம் இருந்த இடத்தில், இப்பொழுது 11 அணை, 14 அணை என்ற அளவுக்கு தனியார் துறையிலே வளர்ந்திருக்கிறது. அந்த நிலைமையில் பார்க்கிறபொழுது சர்க்கார் துறையில் தரம் எவ்வளவோ உயர்ந்திருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, கூடியவரையில் சர்க்கார் துறையில் சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடிக்கவேண்டும் என்று நான் இந்த இடத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சாதாரணமாக டயர் பழுதடைந்துவிட்டது என்றால் அதை 'ரீப்ளேஸ்' பண்ணுகிறார்கள். தனியார் போக்குவரத்து துறையிலே டயர்களை எவ்வளவோ நல்ல முறையில் பாதுகாத்துக்கொள்கிறார்கள். டிரைவர்கள் வண்டியைக் கொண்டு நிறுத்தும்பொழுது, முன்னால், உட்கார்ந்திருப்பவர்கள் முகமே உடைந்துபோகிற மாதிரி, வளைத்து வளைத்து, திடீரென்று நிறுத்துகிறார்கள். 1,000 மைல் ஓடினால் எவ்வளவு டயர் தேய்மோ அந்த அளவுக்கு டயர் தேயக் கூடிய நிலைமையில் வண்டியை நிறுத்துகிறார்கள். அந்த மாதிரி சில இடங்களில் ஆபத்தாக இருக்கிறது. நாங்களும் எழுதியிருக்கிறோம். பிராயாணம் செய்பவர்களுக்கு ஏற்பட்ட அனுபவத்தை வைத்துச் சொல்கிறோம். அமைச்சர் அவர்கள் இதில் கவனம் செலுத்துவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

இப்போது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற தீர்மானம் அவசியமில்லை. இன்றைக்கு டிரான்ஸ்போர்ட் நல்ல பெயர் எடுத்திருக்கிறது. ஸ்டேட் பாங்கு கட்டடம் கட்டியிருப்பதுபோல், யூனிபார்மாக ஜில்லா தலைநகரங்களில் போக்குவரத்துத் துறையினர் கட்டடங்களை அழகாக கட்டிக்கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

12-30
p.m.

அதோடு கூட சாப்பிடுவதற்கு, காண்டன் போன்ற வசதிகள் கிடையாது. அங்கே அப்படிப்பட்ட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஒருவருக்கு 5½ மணிக்கு பஸ்குக்குப் போக வேண்டும் என்றால், வேறு சௌகரியம் இருக்காமல் இருக்கலாம். போகும் இடத்தில் போன உடனே லைட் டிபனாக ஏதாவது சாப்பிட ஏற்பாடு இருக்க வேண்டும்.

அதோடு சௌத் இந்தியன் ரெயில்வேயில் பெண்கள் இருக்கும் இடங்களில் ஒரு அம்மா வந்து வேண்டியவைகளைச் செய்கிறார்கள். ஆயிரக்கணக்கான பஸ்களை வைத்து ஓட்டும் நம் சர்க்கார், ஒரு பெண் உதவியாளரை வைத்தால் நலமாக இருக்கும். அப்படிப்

1st April 1965] [திருமதி சி. குழந்தையம்மாள்]

பட்ட ஒரு அம்மா அங்கே இருந்தால், அவசியப்பட்டால் பிரயாணி களுக்கு வேண்டியவைகளைச் செய்து கொடுக்கலாம் கேட்பா ரில்லாமல் இருப்பது சரியாக இல்லை.

அடுத்து பஸ் டிக்கெட்டு வாங்கி, 6 ரூபாய் கொடுத்து வாங்கினால், 1½ ரூபாய் போய்விடும், என்றால் பரவாயில்லை. ஆனால் எதிர்பாராத விதமாக வாங்கியவர் போகமுடியாவிட்டால், இன் னொருவரை கட்டாயமாக அனுமதிக்க மாட்டேன் என்கிறார்கள். நம்மை நன்றாக அறிமுகம் ஆகியிருப்பதால், போகமுடியவில்லை என்றால் கூட, பணம் கொடுக்க மாட்டார்கள். சென்னைக்கு எழுதித்தான் ஆகவேண்டும் என்கிறார்கள். எதிர்பாராமல் போக முடியாமல் போய், டிக்கட் வாங்கியவர் யார் என்று தெரிந்து இருந்தால், பணம் கொடுப்பதில் என்ன கஷ்டம் என்று தெரிய வில்லை.

இவற்றைக் கவனித்து ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு கனம் திரு. கலியாணசுந்தரம் கொண்டு வந்திருக்கும் இந்தத் தீர்மானத்திற்கு அவசியம் இல்லை என்று தெரிவித்துக் கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடிக்கிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி: தற்காலிகத் தலைவர் அவர் களே, இன்று ஒரு தீர்மானத்தை கனம் கலியாணசுந்தரம் அவர் கள் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அது என்னவென்றால், அரசாங்கத்தினால் நடத்தப்படுகிற போக்குவரத்து இலாகா போக்கு எப்படி இருக்கிறது என்பதைப் பார்த்து அவர்களை ஊக்குவிக்க, உற்சாகப்படுத்த, குறைபாடுகளை எடுத்துக் காட்டி அவற்றைக் களைய ஒரு நிபுணர் குழு போடவேண்டும் என்கிற எண்ணத்தோடு, அப்படிப்பட்ட நல்ல எண்ணத்தினால், கொண்டு வரப் பட்டிருக்கும் யோசனையினால், ஆனால் என்ன குறைபாடுகள் என்று கண்டறிந்து நாமே திருத்திக் கொள்ள முடியுமா என்றும், உண்மையிலேயே என்னென்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்றும் நாம் ஆராய வேண்டும். நான் ஏன் இதைக் கூறுகிறேன் என்றால், பொதுத் துறையில் நாம் ஒரு பெரிய தொழிலை நடத்துகிறோம். கிட்டத் தட்ட ஆயிரம் பஸ்களுக்குமேல் வைத்து நடத்துகிறோம். சர்க்கா ரைவிட பெரிய ஃப்ளீட் ஆபரேட்டர் கிடையாது. சென்னை மாநிலத்திலேயே பெரிய அளவில் நடைபெறுகிற சர்வீஸ் இது. சாதாரணமாக பொதுத்துறையில் வெற்றிபெறுவது என்பது சலப மான காரியம் இல்லை. ஆனாலும் நாம் இந்த பஸ் துறையில் வெற்றி யைத் தேடிப்போகிறோம் என்பதை யாரும் மறுக்கமுடியாது. பொதுத்துறையில் நடக்கும் இந்தத் தொழில் செவ்வனே நடைபெற வில்லை யென்றால், சென்னையில் இது வெற்றி பெறவில்லையென்றால் இந்தியாவிலேயே வேறு எந்தப் பகுதியிலும் வெற்றிபெற முடியாது காரணம், சென்னையில் இருக்கும் அதிகாரிகளும், மக்களும் எப்பொழுதும் சட்டத்திற்கு மதிப்புக் கொடுத்து, இந்த அளவுக்கு நடத்த உற்சாகமும் ஊக்கமும் அளிக்கிறார்கள். பொதுத்துறையில் நடப்பது வெற்றிகரமாக நடக்க வேண்டும் என்றால் அது இந்த சென்னையிலே நடக்க வேண்டும். இங்கே

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [1st April 1965]

வெற்றி பெற்றால்தான் பிற இடங்களில் வெற்றி பெற முடியும், என் பதை மிகப் பெருமையோடு கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்தப் பெரும் சோதனையில் நாம் வெற்றி கண்டு, இந்த போக்கு வரத்தைச் சீர்திருத்தி, செம்மைப்படுத்தி, மக்களுக்கு நன்மை பயக்கும் முறையில் எப்படி ஒட்ட வேண்டுமோ, அந்த வகையில் ஒட்டிக் கொண்டு வருகிறோம்.

இதிலே இருக்கிற முதல் குறை ஒன்று உண்டு. தனியார் துறை யாக இருந்தால், அவரே சாகும் வரை எல்லாவற்றையும் பார்த்துக் கொள்ளுவார்கள். ஸ்டேட் அண்டர்டேக்கிங்கிலே இன்றைக்கு ஒரு ஆபீசரைப் போடுகிறோம் என்றால், இரண்டு வருஷத்தில், வேறு ஒரு துறைக்கு அவர் மாறி விடுகிறார். வேறு ஒரு ஆபீசரைப் போட்டுவிடுகிறோம். அப்படி ஆபீசர்கள் மாறிவிடும் போது, எல்லா ஆபீசர்களும் திறமையும், அந்தத் துறைக்கு வேண்டும் என்கிற ஆற்றலும் உள்ளவர்களாக இருப்பார்கள் என்று சொல் வதற்கு இல்லை. ஊக்கமும் திறமையும் நம்முடைய ஆபீசர்கள் பலரிடம் இருக்கிறது. ஆகையினால், பொதுத்துறையில் தொழில் களை நடத்தும் போது, அவர்கள் அந்தப் பணிக்கு வந்து அதில் திறனை பெற்றுக் கொண்டு இருப்பார்கள். அப்பொழுது தான் அதிலிருக்கும் பிரச்சினைகளைப் புரிந்து கொள்ள ஆரம்பித்து இருப் பார்கள். அந்த சமயத்தில் அவரைத் தூக்கி மில்க் கமிஷன ராகவோ அல்லது நெய்வேலி லீக்னைட் கார்ப்பரேஷனுக்குப் போ என்றே வெளியே அனுப்பிவிடுகிறோம். அப்படி அவர்களை மாற்ற வேண்டிய கட்டாயமும் இருக்கிறது.

இன்றைக்கு சென்னையில் இருக்கும் போக்குவரத்து டைரக்ட் ரைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். இளைஞர், சட்ட சபை அங்கத்தினர் கள் சொல்வதை பொறுமையோடு கேட்டு, அவர்கள் கூறும் குறை களை தீர்க்க முடியுமா, காலதாமதங்களை தவிர்க்க முடியுமா, என் றெல்லாம் ஆராய்ந்து சிறப்பாக பணியாற்றுவது வரவேற்கத் தக்கது. அதே சமயத்தில் நம் மத்தியில் சில ஆபீசர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களைச் சென்று பார்ப்பது கூட கஷ்டம். உள்ளே சீட்டுக் கொடுத்து, பார்க்க வேண்டும் என்றால் கூட, 'பார்க்க முடியாது' என்று சொல்லக் கூடிய பெரிய மனிதர்கள் கூட இருக்கிறார்கள். பொதுவாக வேலைக்குத்தான் நாம் அவர் களிடம் போகிறோம். அவர்களும் மக்களுடைய வேலையைச் செய்யத்தான் இருக்கிறார்கள். 'நேரம் கிடையாது, பார்க்க முடியாது' என்று சொல்லும் ஆபீசர்களும் இருக்கிறார்கள். அப்படியில்லாமல் இந்த போக்குவரத்துத்துறை டைரக்டர் போல் இருந்தால் பொதுத்துறை வெற்றி பெறுவது நிச்சயம். ஆகவே அப்படிப்பட்ட ஆபீசர்கள் பொதுமக்களோடு தொடர்பு கொள்ளும் துறைகளில் இருந்தால் நலமாக இருக்கும். அந்த மாதிரி முறை யில் நல்ல திறமைசாலியான பொறுமைசாலியான டைரக்டரோடு கூடியிருக்கிறது நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை. அப்படி நாம் இயங்கி வருகிறோம்.

இன்றைக்கு ஸ்டேட் அண்டர்டேக்கிங்கிலே சென்னை ராச்சியத் திலே லாங் ரூட்டுகளை எடுக்க முடிவு செய்திருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் சொன்னார்கள். அரசாங்கத்தின் கொள்கை 120

1st April 1965] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

மைலுக்கு மேல் உள்ள ரூட்டுகளை எடுப்பது என்பதுதான். இப்பொழுது நோடிபை செய்த ஸ்கிமை மாடிபை செய்தார்கள். மாடிபை செய்த ஸ்கிம் படி, 75 மைலுக்கு ஸ்டேட் அண்டர் டேகிங் போகும் இடத்தில், தனியார் போகக் கூடாது என்பது. அதுகூட சரியில்லை என்று இப்பொழுது ட்ரிப்யூனல் முடிவு வந்திருக்கிறது. அதிலும் பல குறைகள் இருக்கின்றன என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகையினால் அது சரியில்லை என்று முடிவு வந்திருக்கிறது. காரணம் சுபீம் கோர்ட்டில் ஒரு முடிவு கொடுத்தார்கள். ஸ்டேட் அண்டர் டேகிங் ரூட்டில் தொடர்பால் போதும், தனிநபர் அங்கே ஓட்டக் கூடாது. இதனால் எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. கனம் அமைச்சருக்கு நான் எடுத்துக் கூறுகிறது என்னவென்றால், இப்பொழுது செய்திருக்கும் ஏற்பாட்டினால், அரசாங்க பஸ் ஒன்றுதான் போகலாம் என்கிற மாண்புமிகு ஏற்பட்டுவிடுகிறது. இந்த 75 மைல் முதல் 120 மைல் வரை இடையிலே நானும் ஓட்டமாட்டேன், நீயும் ஓட்டக் கூடாது என்று தனியார்களையும் தடுக்கிறோம். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையைத்தான் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். இதை நான் ஏன் சொல்லுகிறேன் என்றால், அமைச்சர் பதிலில் காம்பெடிஷன் தடுக்கப்பட்ட வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். காம்பெடிஷன் இருக்க வேண்டும். ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் காம்பெடிஷன் இருக்கிறது என்றால்தான் குறைகள் குறைவாக இருக்கும். மாண்புமிகு டெண்டன்ஸியில் குறைகள் அதிகரிக்கத்தான் செய்யும். எப்பொழுதும், Competition is always healthy என்பார்கள்.

(கனம் சபாநாயகர் தலைமை)

போட்டியை களைந்து விட்டு, பிரமாதமாக நடத்துகிறேன் என்று சொல்லுவதில் என்ன பலன் இருக்கிறது. போட்டிக்கு உட்படாமல் செய்வதில் ஒன்றும் வெற்றி இல்லை. போட்டியோடு நின்று மக்களுக்கு வேண்டியதைச் செய்வதில்தான் பெருமை இருக்கிறது. எல்லோரையும் விலக்கிவிட்டு, காம்பெடிஷனை அவரது பண்ணிவிட்டு நடத்துவது அவ்வளவு சரியாகாது என்பதை எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். ஆகையால், மீண்டும் இதைப் புனராலோசனை செய்து 120 மைலுக்குள் இருக்கும் ரூட்டுகளை அரசாங்கத் துறையில் வேண்டுமானால் அரசாங்கமும் எடுத்துக் கொள்ளட்டும். அப்படி எடுத்துக்கொண்டாலும், இரண்டு ட்ரிப் இவர்கள் ஓட்டினால், மற்றவர்களும் இரண்டு ட்ரிப் ஓட்ட வாய்ப்பு கொடுத்தால்தான் நல்லது. எந்தத் துறையாக இருந்தாலும் போட்டி மனப்பான்மையோடு செய்தால் தான் மக்களுக்கு நல்ல வசதிகள் பெருக முடியுமே தவிர, போட்டியே இல்லாமல் நான் மாத்திரம் ஓட்டிக்கொண்டிருப்பேன் என்றால் 'at the mercy of the State undertaking' என்ற முறையில் அரசாங்க பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டின் தயவிலேதான் மக்கள் இருக்க வேண்டுமே தவிர, மக்களுடைய நன்மையை 'interest of the public' பாதுகாக்கக்கூடிய எண்ணம் அங்கே பிறக்காது. ஆகவே, மீண்டும் கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புவது என்னவென்றால், 120 மைலுக்கு மேலே இருக்கும் பெரிய

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [1st April 1965]

ரூட்களை அரசாங்கமே எடுத்து ஓட்டட்டும். ஆனால், தனி நபர் வரக்கூடாது, போட்டியும் போடக்கூடாது என்று நினைப்பது வளர்ச்சிக்கு உகந்ததல்ல என்று நான் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஆயிரம் பஸ்களை நாம் ஓட்டிக்கொண்டிருந்தாலும், ஒவ்வொரு நாளும் ரோடிஸே ஓடுகிற பஸ்களில் எண்ணிக்கை ஓரளவு குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. தனி நபரைப் பார்த்தால், ஐந்து பஸ்கள் வைத்திருந்தால் அந்த ஐந்து பஸ்களும் எல்லா நாட்களும் ஓடிக்கொண்டிருக்கும். ஏதாவது ஒரு பஸ் ரிபேர் ஆனாலும் கூட, இரவோடு இரவாக, கண்ணை விழித்துக் கொண்டிருந்து மெக்கானிக்கை வைத்து உடனே சீர்திருத்தி விட்டு, அடுத்த நாள் ரோடிஸே ஓட விட்டு விடுவார்கள். அந்த பஸ்ஸை உடனுக்குடன் ரிபேர் செய்து ரோட்டில் ஓடவிட்டாலொழிய தனிப்பட்ட முதலாளிக்கு தூக்கம் வராது. ஐந்து பஸ்கள் ரூட்டிலே ஓடவேண்டுமானால் ஐந்து பஸ்கள் ஸ்பேர் பஸ்களாக வைத்துக்கொண்டிருப்பார்கள். பஸ்களை 'ஐடில்' ஆக வைத்துக் கொண்டிருப்பதற்கே தனிப்பட்டவர்களுக்கு ஆசையே இருக்காது. குறிப்பாக, கோவை மாவட்டத்தை எடுத்துக்கொண்டால், ரூட் பஸ் இருக்கும் அளவிற்கு ஸ்பேர் பஸ் வைத்திருக்கிறார்கள். அதை வைத்து சந்தை, திருவிழா இப்படிப்பட்ட சமயங்களில் ஓட்டிக் கொண்டிருப்பார்கள்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இன்றைய விவாதம் ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றியதே தவிர, ஜெனரல் ட்ரான்ஸ் போர்ட்டைப் பற்றியது அல்ல என்று கனம் அங்கத்தினருக்கு நான் ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : தனிப்பட்டவர்கள் எப்படி பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் நடத்துகிறார்கள், சர்க்கார் ட்ரான்ஸ்போர்ட் எப்படி நடக்கிறது என்பதை எடுத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான் சொல்கிறேன்.

MR. SPEAKER : I would like to draw the attention of the hon. Member to the Resolution and request her to confine her remarks to the Resolution before the House.

SRIMATHI T. N. ANNADANAYAKI : Sir, I am referring to this because I want to compare the efficiency of the private operators with that of the State undertaking. I am not deviating from the topic before us. I suppose I have not made myself clear with regard to this aspect. Anyway, I wish to make it clear that I am not deviating from the subject under discussion.

MR. SPEAKER : Any matter can be brought under the subject. The hon. Member is a clever lawyer, I know.

SRIMATHI T. N. ANNADANAYAKI : I am thankful to the Hon. Speaker for complementing me as a 'clever lawyer'.

MR. SPEAKER : It is already known.

1st April 1965]

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி: எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால், ஆயிரம் பஸ்கள் இருக்கும்போது ரோடிலே 999 பஸ்கள் ஓட்ட முடியும் தனிப்பட்டவர்கள். ஸ்பேர் பஸ்களைத் தனியாக வைத்துக்கொண்டு அதைக் கட டெம்பரரி பரமிட் வாங்கி ஓட்டுகிறார்கள். ஆனால், ஸ்டேட் அன்டர்டேக்கிங்கில் ஐந்து பஸ்களுக்கு ஒரு ஸ்பேர் பஸ் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று இருந்தாலும், ஆயிரம் பஸ்கள் ஓடவேண்டிய இடத்தில் 700, 800 பஸ்களுக்கு மேலே போவதில்லை. அதைத்தான் நான் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன். தனிப்பட்டவர்கள் எல்லா பஸ்களையும் ஓட்டிக்கொண்டே இருப்பார்கள். மேஜர் ரிபேர், ஃபிபிநஸ் சர்ட்டிபிகேட் இம்மாதிரி வரும்போது தான் பஸ்களை நிறுத்துகிறார்களே தவிர, சாதாரணமாக பஸ் ஓடாமலிருந்தால் அவர்களுக்குத் தூக்கமே வராது. அந்த ஊக்கம் சர்க்கார் பஸ் ட்ரான்ஸ் போர்ட்டிலும் பிறக்கவேண்டும். ஆயிரம் பஸ்கள் வைத்திருந்தால் 900 பஸ்கள் தான் ரோடிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே ஊக்கத்தோடு பார்த்து எந்த அளவிற்கு ஓர்க்ஷாப்பில் குறைவாக நிறுத்தி வைக்க முடியுமோ அந்த அளவிற்குத் தான் நிறுத்தி வைக்கவேண்டும் என்பதைப்பற்றிச் சிந்திக்க வேண்டும். தனிப்பட்ட நபர் செய்வது மாதிரி ஊக்கத்தோடு, ஓர்க்ஷாப்பில் பஸ் வரும்போது உடனடியாக சரிசெய்து வெளியே அனுப்பவேண்டும் என்ற ஆர்வம் காட்டுவது இல்லை. எத்தனையோ பஸ் ரிபேருக்குப் போகும்போது, நான்கு நாள், ஐந்து நாள், எட்டு நாள் ஆனாலும் திரும்புவதில்லை. ஓர்க்ஷாப்பிற்குப் போனால், பஸ்ஸிலே இருக்கும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸை எடுத்து வேறு ரிபேருக்கு வருகிற பஸ்களுக்கு மாட்டி அனுப்பிவிட்டு, முதலில் வருகிற பஸ்ஸை அப்படியே வைத்துவிடுவதாகவும் சொல்லப்படுகிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வேண்டுமென்று ஸ்டோர்ஸுக்குப் போனால், அங்கே ஏராளமான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வைத்திருந்தாலும், பஸ்ஸுக்கு வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸை உடனே தேடித் தருவது கிடையாது. இதையும் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால், தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே எனக்கு இம்மாதிரி தகவல் வந்தது. ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஃபான் பெல்ட் வேண்டும் என்று ஸ்டோர்ஸில் கேட்க, அவர்கள் (out of stock) என்று சொல்லிவிட்டதாகவும் ஒரு மாதத்திற்கு பிறகு வேறு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வேண்டுமென்று ஸ்டோருக்குப்போனபோது, “ஃபான் பெல்ட் வேண்டுமென்று கேட்டீர்களே, இப்பொழுது எடுத்துக்கொண்டு போங்கள்” என்று சொன்னதாக தகவல் கிடைத்தது. இப்படிப்பட்ட தாமதத்தைத் தவிர்க்க வேண்டும். தனியார் துறையில் எடுத்துக்கொண்டால், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லை என்று சொன்னால், ஏன் இல்லை? வாங்கி வைக்கவில்லையா? கடையில் கிடைக்கவில்லையா? என்றெல்லாம் தீர விசாரித்து, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உடனடியாகக் கிடைக்கச் செய்து, ரிபேருக்காக ஓர்க்ஷாப்புக்கு வரும் பஸ்களை உடனுக்குடன் ரிபேர் செய்து அனுப்பி, பஸ்களையெல்லாம் ரோட்டில் ஓடும் படியாகச் செய்துவிடுவார்கள். ஒரு ‘நட்’ டெக்காக இரண்டு நாள் தாமதம் ஆகும், பொதுத் துறையில். இது தான் தனி நபருக்கும் பொதுத் துறைக்கும் உள்ள வித்தியாசம். சிறு

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [1st April 1965]

சாமானிக இருந்தாலும் தனியார் காட்டக்கூடிய அக்கறையை சர்க்கார்த் துறையிலும் நாம் காட்டிவிட்டால் நிலைமை சீர்பட்டு விடும். சில ஸ்பேர் பார்ட்ஸைப் பொறுத்த வரையில், அன்னிய நாட்டு செலர்வணி இல்லை என்று கூறுகிறார்கள். இம்மாதிரியான கஷ்டங்களைப் பார்க்கும்போது, எந்த அளவிற்கு அவைகளை நாம் தவிர்த்து நம்முடைய பஸ்களைத் திறமையாக நிர்வகிக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு நிர்வகிக்கவேண்டும் என்ற எண்ணத் திலே மிக ஊக்கத்தோடு இருந்தால்தான் நாம் அதைச் செய்ய முடியும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கின்றவர்களுக்குப் பல வசதிகள் தேவை என்பதைப் பலரும் ஒத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். நீண்ட தூரம் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யும்போது, இங்கிருந்து திருச்சி, இங்கிருந்து மதுரை, இங்கிருந்து கோவை முதலிய இடங்களுக்குப் போகும்போது, எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் திருமதி குழந்தையம்மாள் சொன்னது போல், காலையில் நான்கு மணிக்கு பஸ்சைப் பிடிக்க ஓட வேண்டியிருக்கிறது அப்படி அதிகாலையில் பஸ்சைப் பிடித்து பிரயாணம் செய்யவேண்டிய நிலையில், சாப்பிடுவதற்கு பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் நல்ல காண்டன் இல்லாமலிருக்கிறது. வழியில் புக்கத்துறையிலோ கங்குவார் சத்திரத்திலோ பஸ்களை நிறுத்து கிறார்கள். அங்குள்ள ஓட்டலில் சாப்பிடச் சொல்கிறார்கள். ஆக, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ரூட்களில் சாப்பிடுவதற்கோ போதுமான வசதி கிடையாது. 50 மைல், 60 மைல் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்துவிட்டு வழியில் தங்குகிற இடங்களில் பாத் ரூம் வசதிகள், பிரயாணிகள் தங்குவதற்கான பாசஞ்சர் ஷெட் வசதிகள், இதெல்லாம் கிடையாது. நீண்ட ரூட்களில் பிரயாணம் செய்பவர்களுக்கு வழியில் சாப்பிடுவதற்கு ஏற்ற வசதிகளும், தங்குவதற்கேற்ற வசதிகளும் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்ற எண்ணம் இருக்கு மானால் இன்னும் அபிவிருத்தி ஏற்பட முடியும். எங்கெங்கே பிரயாணிகள் காலே உணவு சாப்பிடவேண்டும், பகல் உணவு சாப்பிடவேண்டும், மாலைச் சிற்றுண்டி சாப்பிடவேண்டும் என்பதையெல்லாம் அனுசரித்து, அதற்கேற்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதோடு பாசஞ்சர் ஷெட்களும் ஆங்காங்கே ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும். பாசஞ்சர் ஷெட்டில் ஆண்களுக்கென்றும், பெண்களுக்கென்றும் தனித்தனி வசதிகள் செய்து கொடுத்தால் தான் பிரயாணிகளை 'அட்ராக்ட்' செய்ய முடியும். அப்படியிருந் தால்தான், அதிகமான பேர்கள் அரசாங்க பஸ்களில் பிரயாணம் செய்வதற்கு முன்வருவார்கள். இவ்விதமான வசதிகளை அதிகமாகப் பெருக்கி ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ் போர்ட் அண்டர்டேக்கிங் ரொம்ப நன்றாக ஓடுகிறது என்ற பெருமைக்கு ஆளாகவேண்டு மென்றால், இப்படி நிபுணர் குழு போட்டுத்தான் ஆராய்ந்து பார்க்கவேண்டும் என்ற நிலைமைக்கு இடம் கொடுக்காமல், நம்மை நாமே செம்மைப்படுத்திக்கொண்டு மக்களுடைய செல்வாக்கைப் பெறுவதற்கு முயற்சிக்கவேண்டும் என்று கூறி என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

1st April 1965]

MR. SPEAKER : How long will the Hon. the Minister take for his reply?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Forty-five minutes, Sir.

MR. SPEAKER : How much time does hon. Member Saw. Ganesan want?

SRI SAW. GANESAN : Fifteen minutes, Sir.

SRI M. KALYANASUNDARAM : I am not speaking, Sir.

MR. SPEAKER : All right. So, the Hon. Minister and Sri Saw. Ganesan will be taking one hour. The hon. Members Sri K. R. Sambandam and Sri R. Ponnappa Nadar may speak for 10 minutes each.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : I will reduce my speech to 30 minutes.

திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற அந்தத் தீர்மானத்தை நான் எதிர்த்துச் சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். ஏனென்றால், ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி என்று வைத்திருக்கிறார்கள். இந்த நிர்வாகத்தில் இருக்கக்கூடிய குறைபாடுகளை அந்தக் கமிட்டியின் மூலமாகக் கண்டறிந்து தவிர்க்க முடியும். இதற்கென்று ஒரு ஆய்வுக் குழு போட்டு, அதற்காகச் சர்க்கார் செலவிடவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று நான் நினைக்கிறேன்.

ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையில், அகில இந்தியாவிலும் நாம் தான் நல்ல முறையில் நடத்துகிறோம் என்பது தான் எல்லோருடைய அபிப்பிராயமாக இருக்கிறது. நான் லோக் சபையில் இருந்தபோது கூட, டில்லியில் ட்ரான்ஸ்போர்ட் நடத்துவதைப் பார்த்திருக்கிறேன். அங்கே ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை நம் சென்னையில் நடத்துவது மாதிரி நடத்தவேண்டும் என்ற எண்ணத்தில், இங்கிருந்து ஒருவரை அனுப்பி வைக்க வேண்டும் என்று அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டதன் பேரில், இங்கிருந்து நாம் ஒருவரை அனுப்பி வைத்திருக்கிறோம். ஆக, நல்ல முறையில் நம்முடைய ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. இன்னும் கொஞ்சம் சிக்கனமான முறையில் நடத்துவதற்கு நாம் யோசிக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. ஏனென்றால், தனியார் துறையில் இருக்கும் அளவுக்கு நாம் சிக்கனமாகச் செய்ய முடிவதில்லை. அதையும் நாம் யோசிக்க வேண்டும்.

தொலை தூர பஸ்கள் ஒருசில முக்கியமான இடங்களை எல்லாம் இன்னும் தொடாமல் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக மாயவரத்திலிருந்து தஞ்சை, திருச்சி, மதுரை போன்ற இடங்களுக்குப் போவதற்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் கிடையாது. மாயவரத்தில் இருக்கக்கூடியவர்கள் தனியார் பஸ்களில் தஞ்சைக்குப் போகக் கூடிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். தஞ்சை ஹெட்க்வார்டர்ஸாக

[திரு. கி. இரா. சம்பந்தம்] [1st April 1965]

இருப்பதால் அங்கே சென்றுதான் மற்ற இடங்களுக்குச் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. திருச்சி போகவேண்டுமென்றாலும், மாயவரத் திலிருந்து கும்பகோணம் போய், கும்பகோணத்திலிருந்து தஞ்சை போய், அங்கிருந்து திருச்சி போகக்கூடிய நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. தனியார் துறையிலும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை. ஆக, அம்மாதிரி இடத்தில், சர்க்கார் பஸ்கள் விட வேண்டும். குறிப்பாக, மாயவரத்திலிருந்து மதுரை வரைக்கும் 'அரசாங்க எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடலாம். இப்பொழுது, நாகப்பட்டிணத்திலிருந்து சேலம், நாகப்பட்டிணத்திலிருந்து கோயம்புத்தூர், நாகப்பட்டிணத்திலிருந்து திருநெல்வேலி ஆகிய ரூட்களில்தான் சர்க்கார் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடக்கூடிய நிலைமை இருந்து வருகிறது. அதைக் கவனித்து, அந்த மெயின் ரூட்டில் போவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஓர்க்ஷாப்பிலே சில சாமான்கள் நமக்குக் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அந்தச் சாமான்களையெல்லாம் நாம் ஏன் தயார் செய்யக் கூடாது என்ற முறையிலே நாம் கொஞ்சம் ஆராய்ச்சி செய்ய வேண்டும். ஓர்க்ஷாப் சில சமயங்களில் ஐடிஸ் ஆக இருக்கும் நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. தனியார் துறையில் ட்ரான்ஸ்போர்ட் வைத்து நடத்துகிறவர்கள் எல்லாம் ஓர்க்ஷாப் வைத்திருந்தாலும் கூட, லேத், பட்டரை முதலிய லேட்டஸ்ட் மெஷினரிகளை வைத்துக்கொண்டு நல்ல முறையில் லாபத்தோடு நடத்தக்கூடிய முறை இருந்து வருகிறது. அதைப் போல டி.வி.எஸ்.-இல் நடத்துகிறார்கள், ராமவிலாசில் நடத்துகிறார்கள். அந்தமாதிரி நடத்த நாமும் முன் வரவேண்டும். இன்றைக்கு மெக்கானிகல் செக்ஷன் தூங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸாக வாங்கிப் போடுகிறார்கள். கிடைக்கவில்லை என்றால் வேலை அப்படியே நிற்கிறது. இல்லையென்றால் இன்னொன்றில் இருந்து கழட்டிப் போடுகிறார்கள். இந்த நிலையை மாற்ற வேண்டும்.

அடுத்து சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் இங்கிருந்து ஊருக்குப் போக ஒரு டிக்கெட் ரிசர்வ் செய்து வைக்கும்படியாக ட்ரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவினரிடத்தில் டெலிபோன் செய்தால் அவர்கள் செய்வதில்லை. அந்த அளவு மரியாதை இருக்கிறது. பார்லிமெண்ட் நடக்கும்போது ரயில்வேயில் மன்ற அங்கத்தினர்களுக்காக சீட் ரிசர்வ் செய்து கொடுக்கிறார்கள். இங்குள்ள அங்கத்தினர்களுக்கு ரயில்வே பாஸ் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டதற்கு, அது முடியாது, சென்டிசல் பட்ஜெட்டில் அது வரும் என்றார்கள். சர்க்கார் பஸ்ஸுக்காவது கொடுங்கள் என்று கேட்ட போதும் மறுக்கப்பட்டது. கட்டணம் கட்டத் தயாராக இருக்கிற போது கூட ஒரு சீட் ரிசர்வ் செய்ய வேண்டுமென்றால் முதல் நாளே போய் அதைச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. போன் செய்துவிட்டுப் போனால் அவர்கள் ரிசர்வ் செய்வதில்லை. இந்த ஒரு வசதியை யாவது சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்குச் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

1st April 1965]

திரு. இர. பொன்னப்ப நாடார்: தலைவர் அவர்களே, திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொடுத்திருக்கக்கூடிய தீர்மானத் தின் மீது ஒரு சில கருத்துக்கள் கூற நினைக்கிறேன். அவரது தீர்மானத்தை நாம் அப்படியே இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது. இன்றைக்கு ஒரு குழுவை நியமித்து அந்த இலாகா எப்படிச் செயல்பட்டு வருகிறது என்பதை ஆராய்ச்சி செய்வதனால் விசேஷ பிரயோஜனம் ஏற்படும் என்று நான் கருத வில்லை.

குறிப்பாக தேசியமாக்கப்பட்ட ட்ரான்ஸ்போர்ட் இலாகா எந்த முறையில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைப் பற்றி நான் கருக்கமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னையைப் பொறுத்த வரையிலும் நகர சர்வீசில் லாபம் இல்லாமல் இருந்தாலும், கன்னியாகுமரி பகுதி லாபகரமாகவே இயங்கி வருகிறது என்பது உண்மை. இருந்தும் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமையைத் தான் நாம் சீர் செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது.

சென்னையைப் பொறுத்தவரை கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் தங்குவதற்குப் போதிய இடம் இல்லாமல் அவதிப்படுகிறார்கள். அவர்களுடைய வருவாய்க்கு ஏற்றவாறு இடவசதி கிடைக்காத காரணத்தினால் அவர்களுடைய கஷ்டம் மிகுதியாக இருக்கிறது. ஆகவே குறைந்த வருவாய் உள்ள அவர்களுக்குத் தகுந்த வாறு வீடுகள் கட்டித்தர வேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் இந்த ராஜ்யத்தின் எந்தப் பகுதியில் இருந்து வந்தவர்களாக இருந்தாலும் தொழிலாளர்களுக்கு வேலையில் சம வாய்ப்பும், வசதியும் அளிக்கப்படவேண்டும். ஒரு சமயம் ஸ்ட்ரைக்கில் ஈடுபட்டார்கள் என்பதற்காக என்னுடைய பகுதியில் இருந்து வரக்கூடியவர்கள் எல்லோருமே கல்கத்தாக்காரர்கள் என்பதாக அவர்களைச் சர்வீசில் சேர்க்க மறுப்பது நியாயம் அல்ல. தர்மமும் அல்ல. இந்தச் சர்க்கார் நடுநிலையில், நியாயம் தவறாது நடக்கவேண்டும், நடக்கும் என்பதில் ஐயமில்லை. ஆகவே, இது விஷயத்தையும் கவனித்து, இத்தகைய குறைபாட்டுக்கு இடம் கொடுக்கக்கூடாது.

இந்த இலாகாவின் பஸ் சர்வீசைப் பார்க்கிறபோது, தனியார்களுடைய சர்வீசைவிடப் பல மடங்கு தரம் உயர்ந்ததாகவே இருக்கிறது என்று சொன்னால் மிகையாகாது. இந்த மாதிரியான முறையில் நடப்பதற்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக நாம் பல பிரிவுகளை வைத்து இருக்கிறோம். டைரெக்டர் இருக்கிறார். மெக்கானிக்கல் சீப் இன்ஜினியர் இருக்கிறார். தொழிலாளர் நலத்தைக் கவனிப்பதற்கு அதிகாரி இருக்கிறார். பப்ளிக் ரிலேஷன் ஆபீசர் இருக்கிறார். ஆகவேதான் இந்த இலாகாவின் பஸ் சர்வீஸ் தரம் உயர்ந்திருக்கிறது என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

சமீபத்தில் கட்டணம் உயர்ந்துள்ளதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். எண்ணெய் விலை, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை, மோட்டார் வரி ஆகியவை உயர்ந்து விட்டதன் காரணமாகத்தான் செலவு அதிகமாய்ந்து.

[திரு. இர. பொன்னப்ப நாடார்] [1st April 1965]

அதன் காரணமாகச் சிறிது கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டிருந்தாலும், தனியார் சர்வீசோடு ஒப்பிடுகிறபோது இது குறைவுதான் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து ஒரு விஷயத்தைச் சர்க்கார் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். கன்னியாகுமரி பகுதியில் இருந்து லாபம் அதிகமாக வருகிறது. ஆயினும் பாசஞ்சர் அம்னிடீஸ் போதவில்லை. பாசஞ்சர் அம்னிடீஸ் பண்டில் அதிகமான பணம் சேர்ந்திருக்கிறது. அதைக்கொண்டாவது உடனடியாகப் பிரயாணிகளுக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து தருவது நலமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்னும் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டும் திட்டம் எம்ர்ஜன்ஸி காரணமாக நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. நில ஆர்ஜித வேலைகளையும், கட்டிட வேலைகளையும் உடனடியாகச் செய்து தரவேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இது பற்றியும் புனர் பரிசீலனை செய்யவேண்டும்.

நாம் நல்ல நல்ல காரியங்கள் செய்து கொண்டிருந்தாலும் கூட இந்தத் தொழிலாளர்களுடைய சம்பள விகிதத்தில் கவனம் செலுத்தவில்லை. இன்றைக்கு அவர்களுக்குக் கொடுக்கும் சம்பளம் குறைவு. அவர்களுக்குக் கொடுக்கிற தினப்படியும் குறைவு. விலை வாசி விஷம் போல ஏறிக்கொண்டே இருக்கிற சந்தர்ப்பத்தில், அவர்களுடைய டெய்லி பேட்டாவையாவது உயர்த்த உடனடியாக முன் வரவேண்டும். இதுபற்றியும் நல்லமுறையில் ஆலோசனை தேவை.

தேசியமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் 75 மைல் களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்களையாவது எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்ற கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டது. இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் ஒன்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். கன்னியாகுமரி பகுதியில் நம் முடைய ட்ரான்ஸ்போர்ட் சீரும் சிறப்புமாக நடைபெறுகிறது. நல்ல லாபமும் வருகிறது. ஆகவே உடனடியாக அந்த ஜில்லாவில் ஓடுகிற பஸ்கள் அத்தனையையுமாவது தேசியமாக்கவேண்டும். இன்றைக்குத் தனியார் நடத்துகிற பஸ்களும் அங்கே இருக்கின்றன. ஆகவே எல்லா பஸ்களையும் தேசியமாக்கவேண்டும் அந்த மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாக இன்றைக்கு அந்த இலாகாவில் உள்ள கண்டெக்டர்கள், டிரைவர்கள் ஆகியவர்களுடைய நிலைமையை நாம் உயர்த்த வேண்டும். குறிப்பாக அவர்களுக்கு பேட்டா வாங்குவதில் கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. இன்னும் ஏதாவது ஆக்ஸிடெண்ட் ஏற்பட்டால் கோர்ட்டுக்குப் போவதற்கும், அதற்கான பேட்டா வாங்குவதற்கும் மிகுந்த கஷ்டம் இருக்கிறது. இன்னும் வழக்கில் வாதாடவும் நிதி வசதி இல்லை. இதை எல்லாம் இந்த இலாகாவின் மூலம் செய்ய வேண்டும். இதையும் பரிசீலித்தாக வேண்டும். கோர்ட்டுகளிலே அவர்கள் நிரபராதி என்று தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்டு விட்ட பிறகும் கூட, அவர்கள் ஆக்ஸிடெண்ட்டில் சிக்கிவிட்டார்கள் என்ற காரணத்திற்காக, அவர்களிடமிருந்து நூற்றுக்கணக்கான ரூபாய்கள் ரெகவரி செய்வதுபோன்ற காரியங்களையெல்லாம்

1st April 1965] [திரு. இரா. பொன்னப்ப நாடார்]

செய்கிறார்கள். கோர்ட்டிலே அவர்கள் உதாசீனமில்லாத முறையிலே நடந்து கொண்டார்கள் என்று தீர்ப்பளித்த பிறகும் கூட, அந்த இலாகாவின் மூலமாக அவர்களிடமிருந்து பணம் வசூல் செய்வது நியாயமா, தகுமா என்பதையெல்லாம் பரிசீலனை செய்து பார்த்தால் நலமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த ட்ரான்ஸ்போர்ட்டைப் போறுத்தவரையிலே ஜில்லா மட்டத்திலே பல அட்வைசரி கமிட்டிகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. மேலும் மத்திய அளவிலேயும் கமிட்டிகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. மேலும் கமிட்டிகளைப் போட்டு நிர்வாகத்தைப்பற்றி ஆராய்ந்து கொண்டிருப்பது உசிதமல்ல என்பது என்னுடைய துணிச்சலான கருத்து. ஓரளவு இந்த இலாகாவைப்பற்றிப் பலவிதமான ஆட்சேபணைகள் சொல்லப்படுகின்றன. பொதுவாக சிட்டி ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக் கொண்டால் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. சுமார் 1,000 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்றாலும்கூட சில சமயங்களில் பஸ்களில் ஏறுவதற்குச் சங்கடமாக இருக்கிறது. அதுவும் குறிப்பாக பீக் ஹவர்களிலே பஸ்களிலே செல்வது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. (மணி அடிக்கப்பட்டது). ஆகவே, அதையெல்லாம் ஆலோசித்து வசதிகள் செய்வதற்கு வழிவகை காணவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. சா. கணேசன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் உறுப்பினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற தீர்மானத்தை, அவர்களுடைய கருத்துக்களுடன் நான் பெரிதும் மாறுபாடு கொண்டவன் என்றாலும், தீர்மான அளவிலே உடன் பாடுகொண்டு அதை ஆமோதித்தும் இருக்கிறேன் ; இப்பொழுது அதை ஆதரித்தும் என்னுடைய கருத்துக்களைப் புலப்படுத்திக் கொள்கிறேன்.

தீர்மானத்திலே முக்கியமான கருத்து, நகர மோட்டார் போக்குவரத்துக்களிலே கட்டண விகிதத்திலே கணிசமான அளவு குறைக்கப்பட வேண்டும். இந்தத் துறைப் பணிகளிலே தரம் உயர்வதற்கு, திறமை வளருவதற்கு ஆன வழி வகைகளைக்காண வேண்டும். செலவினங்களிலே சாத்தியமான அளவுக்குச் சிக்கனம் செய்வது. அதோடு கூட டயர், ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் போன்ற பலவிதத் துறைச் செலவினங்களிலே ரீன்வின்ரையும் ஏற்படாமல் தடுப்பதற்கு வாய்ப்புக்களையும், வழிகளையும் தேடுவது. இதற்காக ஒரு விசாரணைக் கமிட்டி போட்டு அதன்மூலம் ஆராய்ந்து அதற்கான வழிவகைகள் முதலிய ஆலோசனைகள் பெறுவது போன்ற முயற்சி. இது மிக மிக இன்றியமையாத, நியாயமான, தேவையான ஒன்று என்று நான் முற்றிலும் கூறி, இந்தத் தீர்மானத்தை முழுமனத்தோடு ஆதரிக்கிறேன்.

இதைப் பிரேரேபித்து அவர்கள் பேசும்பொழுது தனியார் துறை, பொதுத் துறை விஷயங்களில் துழைந்து, தனியார் துறை பொதுத்துறை லாபநஷ்டங்களை அவர்களுடைய கஜக்கோல்

[திரு. சா. கணேசன்]

[1st April 1965]

கொண்டு அளந்து, அதோடு நான் கம்யூனிஸ்ட் என்ற காரணத்திற்காக மட்டும் பொதுத் துறை வளரவேண்டுமென்று சொல்லவில்லை என்ற தன்னுடைய கருத்தையும் வலியுறுத்தி இப்படியெல்லாம் சென்றதை நாம் உணர்ந்தோம். நேரமின்மையின் காரணமாக அதற்கெல்லாம் விளக்கமாகப் பதில் சொல்லிக்கொண்டு போக நான் முயலவில்லை.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : உங்கள் கருத்தைச் சொல்லுங்கள்.

திரு. சா. கணேசன் : கனம் முதலமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிற படி என்னுடைய கருத்தையும் நிச்சயமாகச் சொல்கிறேன். “தனியார் துறை உத்தியோகஸ்தர்கள் அமோகமாகச் செலவழித்து, பல நலன்களைப் பெருக்கிக் கொண்டு வாழ்வதைப் பார்க்க பொதுத் துறை உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு ஆற்றமை ஏற்பட்டு—மனத்திலே பொருமை என்று கூடச் சொல்லமாட்டேன்—என்ன இது சர்க்கார் அலுவலிலே அகப்பட்டு, உழவிலே சிக்கித் தவிக்க வேண்டியிருக்கிறதே, வேறு எங்காவது போனால் கூட நல்லது என்றெல்லாம் கூட நினைக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது” என்றெல்லாம் அச்சம் கொண்டார்கள். ஓளவு அது மெய்யே என்று வைத்துக்கொண்டு பார்த்தாலும்கூட, தனியார் துறை உத்தியோகஸ்தர்கள் இவ்வளவு பணத்தையும் செலவழித்து, இன்கம்டாக்ஸ் போன்ற பல வரிகளையும் கட்டி, ரூப்பர் டாக்ஸ் போன்றவற்றையெல்லாம் கொடுத்து விட்ட பிறகும் கூட

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : பிளாக் மணியெல்லாம் சேர்த்து.

திரு. சா. கணேசன் : என்ன வேண்டுமானாலும் இருக்கட்டும். பிளாக்கோ, ஓயிட்டோ. அவற்றையெல்லாம் கொடுத்துக்கூட வருமானம் வருகிறது. அதன் மூலம் அரசாங்கத்திற்கும் வரவகையில் லாபம் இருக்கிறது. சர்க்கார் துறை அல்லது பொதுத் துறை என்று சொல்கிறேமே, அங்கிருக்கின்ற உத்தியோகஸ்தர்கள் எல்லோரும் பரம யோக்கியர்கள். அப்படியிருந்தும் ஏன் நஷ்டம் வருகிறது, அல்லது லாபம் ஏன் எதிர்பார்த்த அளவு வரவில்லை? இதையெல்லாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். குறை சொல்வது மட்டும் என்னுடைய முறையல்ல என்பதை இந்தச் சபை நன்றாக அறியும். ஆகவே, இவ்வளவு செலவுகளுக்குப் பிறகும், இவ்வளவு கஷ்டங்களுக்குப் பிறகும், இவ்வளவு விரையங்களுக்குப் பிறகும் தனியார் துறையில் பிரயோஜனங்களும், பலன்களும் கிடைக்கின்றன, ஆனால் பொதுத் துறையில் நஷ்டம் ஏற்படுகின்றது. விஷயத்தை விளக்குகின்ற முறையில் சொல்கிறேன் நான். அதற்குக் காரணம் என்ன? காரணம் என்னவென்றால், தனிப்பட்டவர் துறைக்கு வந்த லாபநஷ்டம் தன்னைப் பாதிக்கும் என்ற உணர்ச்சியிலே தனியார் துறையை நடத்துகின்றவர்களோ அல்லது நடத்துகிற ஒருவரோ அவ்வளவு செம்மையாகச் செயல்படுகின்றார். ஆனால் இந்தப் பொதுத் துறையை எடுத்துக்கொண்டால், ‘ஊரிலே ஆயிரம் என்றால் பேரிலே மாகாணி’ என்ற

1st April 1965]

[திரு. சா. கணேசன்]

எண்ணத்தில் அலட்சியமாகச் செயல்படுகின்றார்கள். பெரிய ஆபீசர்களுடன் நான் பேசிக்கொண்டிருந்திருக்கிறேன். ஒரு வருஷம் அல்லது 1½ வருஷத்திற்குள்ளே போய்விடப்போகிறோம். அதற்குள்ளே மரியாதையாகச் சண்டையில்லாமல் வீட்டுக்குப் போய்விட்டால் போதும் என்ற மாதிரியான ஒரு விரக்தி உணர்வு தான் பொதுத் துறை உத்தியோகஸ்தர்களுிடத்திலே இருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஏனென்றால் பொதுத் துறையிலே 55, 56 அல்லது 60 வயதிற்கு மேல் இருக்கக்கூடாது, வீட்டுக்குப் போகவேண்டிய நிர்பந்தம் இருக்கிறது. ஆகவே, இருக்கின்ற வரையில் சண்டை, வம்பு இல்லாமல் இருந்துவிட்டுப் போதுமென்ற உணர்ச்சி வலுப்பட்டு இருக்கிறது. அந்த உணர்ச்சி நாட்டின் வளர்ச்சிக்குத் தளர்ச்சி உண்டாக்குவதாகவே இருக்கிறதென்பதை யாரும் மறுக்கமுடியாது. ஆகவே, அந்த விரக்தி நிலை ஏற்படக்கூடாது.

அடுத்தபடியாக பிரேக் டவுன் ஏற்படுவது பற்றிச் சொன்னார்கள். தனியார் துறையிலும் பிரேக் டவுன் ஏற்படுகிறது என்பதையாரும் மறுக்கமுடியாது. தொழில் நடத்துவதில் உள்ள தீமையும், துன்பமும், கஷ்டமும், நஷ்டமும் தனியார் துறைக்கு மட்டுமல்ல, பொதுத் துறைக்கும் உண்டு. ஆனால் தனியார் துறை பஸ் ஒன்று பிரேக் டவுன் ஆனால் அந்த ரூட்டில் அந்த பஸ்ஸை இரண்டு மணி நேரத்திற்குமேல் அந்த இடத்தில் காணமுடியாது. ஆனால் பொதுத்துறை பஸ் ஒன்று பிரேக் டவுன் ஆனால் 6 மணி நேரம், 10, 14 மணி நேரம் ஆன பிறகும் கூட அங்கேயிருந்து அகலாமல் வருகின்றவர்களுடைய கண்களுக்கு எல்லாம் எங்கள் டிரான்ஸ்போர்ட் நிலை இதுதான் என்று பறையறைந்து கொண்டிருப்பதைக் காண்கிறோம். இதையெல்லாம் மாற்றவேண்டும். அதுவும் சில சிட்டி டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையிலே இதைக் கவனித்துக் கண்டிப்பாகப் போக்கவேண்டும். மதுரையில் இருந்து காரைக்குடிக்கு வருகின்ற வழியிலே ஒரு தனியார் பஸ் பிரேக் டவுன் ஆனால் 1½ மணி நேரத்திற்குள் அந்த பஸ்ஸை நாம் பார்க்க முடியாதபடி ஓர்க்கப்பட்டுக்குப் போய்விடுகிறது. ஏதாவது ஒரு வண்டியைக் கொண்டுவிட்டு அதை இழுத்துக்கொண்டு போய் வேண்டிய வேலைகள் ரிப்பேர்கள் செய்து பயன்படுத்துவதால் மக்களுக்கு ஒரு நம்பிக்கை ஏற்படுகிறது. அதனாலே இந்த பஸ் அற்புதமானது, நல்லது, சொன்னால் சொன்பாடி இருக்குமென்ற நம்பிக்கை மக்களின் உள்ளத்திலே வளர்ந்து விட்டது. ஏதாவது தவறு நடந்துவிட்டால் கூட, அந்த நம்பிக்கையை அகற்றிவிட முடியாது என்ற நிலையில் அந்த நம்பிக்கை மக்களின் மனத்தில் ஊறிப்போய் விட்கிறது. அந்த நிலையை நாம் பின்பற்றவேண்டும். இதற்காக, இது மாதிரியான எங்கொயரி கமிட்டி போட்டால் அது நல்ல பலனைத் தரும். அந்தக் கமிட்டியில் தனிப்பட்டவர்களையோ அல்லது சட்ட சபை உறுப்பினர்களையோ போட்டால் அவ்வளவு பலனளிக்காது என்று சர்க்கார் கருதலாம். ஓரளவு அதை நானும் ஒப்புக்கொள்கிறேன். சட்டசபை உறுப்பினர்கள் நிபுணர்களைப் போல் நல்ல கருத்துக்களைச் சொல்லமுடியாது. அவர்கள் பொதுவாக அக்

[திரு. சா. கணேசன்]

[1st April 1965]

கங்கே என்ன வாய்ப்பு வேண்டும், வசதிவேண்டும் என்று சொல்ல லாமே தவிர, வேறு வகைகளில் அவர்களை, பரிபூரண நிபுணர்கள் என்று சொல்லிவிட முடியாது. ஆகவே, வேறு கம்பெனிகளிலே தொடர்பு கொண்டு ட்ரான்ஸ்போர்டுகளை லாபகரமான முறையிலே செம்மையாக நடத்துகின்ற நிபுணர்களைக்கொண்ட ஒரு குழுவை நியமிக்கலாம். அல்லது மத்திய நிலையிலே இருக்கிறதே 'நேஷனல் கவுன்சில் ஆப் எகனமிக்ஸ்' அங்கிருந்து சிலரை அல்லது ஒருவரிருவரை அழைத்து எல்லாவற்றினுள்ளும் நுழைந்து அங்கங்கே ஏற்படுகின்ற தவறுகள், தீமைகள் இவைகளையெல்லாம் கணித்து, அவைகளையெல்லாம் எப்படியெப்படி நிவர்த்திக்க வேண்டும், எப்படி நிவர்த்தி செய்தால் நன்மை, பலன், லாபம் கிட்டும், விரையம் குறையும் என்பதையெல்லாம் கணக்குச்செய்து முழுக்க முழுக்க அரசு அதை அப்படியே ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

அதோடு கூட, சணக்குத் தணிக்கை முறையிலே மாற்றம் செய்யப் படவேண்டுமென்பது நான் சதா சொல்லிக் கொண்டு வருகிற ஒன்றுதான். இந்தத் துறை, ஆட்சித் துறை மாதிரிக் கணிக்கப்படக் கூடாது. இதை ஒரு வாணிகத் துறையாகக் கணிக்கவேண்டும். 'கமர்ஷியல் ஆஸ்பெக்ட்' டிலேதான் நடக்க வேண்டும். ஆடிட்டிங் சிஸ்டம், கவர்ன்மெண்ட் ஆடிட் சிஸ்டத்தில் இருந்து வேறுபடுத்தப்பட்டு, பிரிக்கப்பட்டு, அகற்றப்பட்டு, முழுக்க முழுக்க கமர்ஷியல் ஆடிட் முறையாக நடைபெறச் செய்ய வேண்டும். அந்த ஆடிட்டர்கள்தான் இதிலே காணப்படுகிற பிழைகள், தவறுகளை எல்லாம் சுட்டிக்காட்ட முடியும். வெறு மனே சாங்ஷன், வவுச்சர், டெண்டர் என்பதை மட்டும் பார்க்காமல் வேலையின் நிலை என்ன? அதன் தரம் என்ன? அதற்கு என்ன செலவாகலாம்? ஆனால் செலவாகியிருப்பது எவ்வளவு? அதிகச் செலவானால், ஏன் ஆயிற்று, என்பன போன்ற வினாக்களை எழுப்பித் தணிக்கை செய்து அறிக்கைகளில் அவற்றை எடுத்துக்காட்டவும் முடியும். அதோடு கூட அவர்கள் ஆலோசனை சொல்லக்கூடியவர்களாகவும் இருப்பார்களேயானால், நிர்வாகம் பயனடையக் கூடியதாக இருக்கும். 'ஆடிட்டர்கள் இந்த மாதிரி உள்ளே நுழையக் கூடாது' என்று கை விலங்கிடக்கூடாது என்று அரசாங்கத்தை வேண்டிக் கொள்கிறேன். ஆடிட்டர்கள் தங்கள் மன சாட்சிப்படி, தங்களுடைய கணித நெறிப்படி எவ்வெவற்றை எப்படி எப்படி எடுத்துக் காட்டுகிறார்களோ, அதை ஆட்சித் துறை அப்படியே ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும். 'இதற்குள்ளே நீ ஏன் நுழைந்தாய்? இதையெல்லாம் உன்னை யார் பார்க்கச் சொன்னது?' என்று மேலாதிக்கம் காட்டுவார்களேயானால் ஆடிட்டிங்கே, தணிக்கை செய்வதே வேண்டாமென்றும் சொல்லிவிடலாம். ஏன் இதைச் சொல்கிறேனென்றால் மத்திய ஆட்சியில் சர்க்கார் இங் னனம் தலையிட்ட செய்தி நமக்கும் தெரியும். 'அது கூடாது, இது கூடாது, இப்படிச் செய்யக்கூடாது, அப்படிச் செய்யக்கூடாது' என்று ஆடிட்டர்களைக் கட்டுப்படுத்தும் நிலை இருந்தால் அது அந்தத் துறையை வளர விடாது, வாழவிடாது, பாழாக்கிவிடும் என்பதை உணரவேண்டும். இவற்றை யெல்லாம் மனதிலே

1st April 1965]

[திரு. சா. கணேசன்]

கொள்ளவேண்டும். இவற்றுக்கேற்ற நெறி முறைகளை வகுத்து செம்மையாகச் செய்து, ஆட்சியாளர்கள் அதிலே தேவையற்ற நிலையிலே தலையிடாமல் பரிபூரணமான சுதந்திரம் கொடுத்து, சுதந்திர இலாகாவாக இயங்கச் செய்தால் இந்தத் துறை, பொதுத் துறையாக இருப்பினும், வளரக்கூடும் என்று சொல்லி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் பங்கெடுத்துக் கொண்டவர்கள் எல்லாம் ஒரு தீர்மானத்தின் மீது நடத்த வேண்டிய விவாதத்திற்கு மாறாக இந்தத் துறையைப் பற்றிப் பொதுவாக, எப்படி பட்ஜெட்டிலே விவாதம் செய்கிறோமோ அந்த மாதிரிச் செய்தார்கள். 15 நாட்களுக்குள்ளே இது இரண்டாவது பட்ஜெட் விவாதம் என்று கூடச் சொல்லலாம். நான் தமிழ்ப் பண்டிதன் அல்ல; இருந்தாலும் கொஞ்சம் தெரியும்.

“பொய்யுடை ஒருவன் சொல்வன்மையினால்
மெய்போலும்மே, மெய்போலும்மே!”

(திரு. சா. கணேசன் : மெய்யுடை ஒருவன் சொல் இன்மையினால் பொய் போலும்மே! பொய் போலும்மே!) அந்த முறையிலே சட்டசபையிலே ‘இந்தத் துறையிலே நஷ்டம், நஷ்டம்’ என்றே சொல்லிக் கொண்டு வருகிறார்கள். சர்க்கார் பஸ் துறையில் நஷ்டம் இல்லை என்பதைப் பல முறை நான் சொல்லியிருக்கிறேன். புஸ்தகத்திலே அச்சடித்துக் கொடுத்திருக்கிறேன். கணக்குகள் எல்லாம் கொடுத்திருக்கிறேன். என்ன சொன்னாலும் சரி, விவாத ரீதியில் சர்க்கார் சொல்வதில் தவறு இருக்கிறது என்று எடுத்துக் காட்டாமல் வழக்கமாக ‘இதிலே நஷ்டம்’ என்று ஆரம்பித்து ‘நஷ்டம்’ என்று சொல்லி முடித்துவிடுகிறார்கள். சாதாரணமாக, சொற்பொழிவுகளுக்கும், விவாதத்திற்கும் உள்ள பேதத்தைப் பார்க்கவேண்டும். சொற்பொழிவிலே அவரவர்கள் கருத்தைச் சொல்லி நிறுத்தி விடுவார்கள். விவாதம் என்று சொன்னால் நான் சொல்வதற்கு அவர்கள் பதில் சொல்லவேண்டும்; அதே போல் நான் அவர்கள் சொன்னதற்குப் பதிலேயோ, மறுபாடுகளையோ, விளக்கங்களையோ எடுத்துச் சொல்லவேண்டும்.

இந்தத் துறையானது 1947-48-ம் ஆண்டில் ஆரம்பித்ததில் இருந்து 1962-63-ம் வருஷம் வரையிலே நம்முடைய மாநில சர்க்காருக்குக் கொடுக்கக்கூடிய வரிகள்தான் போக, வட்டிகள் போக டாக்ஸேஷன் ஆப் பாசஞ்சர்ஸ் அண்ட் குட்ஸ் ஆக்ட்படி கொடுத்தது போக, தனியார் துறையில் கட்டுவது போல் எல்லாவற்றையும் கட்டியது போக இன்றைக்கு 1,64,97,000 ரூபாய் நம்முடைய ராஜ்ய நிதிக்கு, கிடைத்த லாபத்திலிருந்து சேர்த்திருக்கிறது. இந்த உண்மையை கனம் அங்கத்தினர்கள் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். ஒரே ஒரு ஆண்டு நஷ்டம் என்று கணக்குக் கொடுத்தோம். அது 1963-64-ம் ஆண்டு. அந்த ஆண்டிலே நஷ்டம் எப்படி ஏற்பட்டது என்பதற்குக் கணக்கு அந்த வருஷத்திய அறிக்கையி

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [1st April 1965]

லேயே வைக்கப்பட்டது. 1962-63-ம் ஆண்டில் மத்திய சர்க்காருக்கு எண்ணெய், டயர், டியூப், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், மோட்டார் வெகிகிள் டாக்ஷேஷன் எல்லாம் சேர்த்துக் கொடுத்த ரூபாய் மூன்று கோடியே ஆறு லட்சம் ஆகும். ஆனால், அடுத்த ஆண்டில் 1963-64-ல் இதே துறையில் கொடுத்தது மூன்று கோடி தொண்ணூறு லட்சம் ஒரே ஆண்டில் 90 லட்சம் ரூபாய் அதிகமாகச் செலுத்த வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. 90 லட்சம் ரூபாய் எப்படி ஏற்பட்டது என்பதற்கு விளக்கம் அப்போதே கொடுத்தேன். அந்த ஆண்டிலே மத்திய சர்க்கார் விதித்த மசல் வரி, எக்ஸைஸ் வரி, இன்னும் டயர், டியூப்ஸ் மேல் போடப்பட்ட வரிகள் ஆகியவற்றால் ராஜ்ய சர்க்கார் டான்ஸ்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்த மாத்திரம் சுற் றேறக் குறைய 35 லட்சம் ரூபாய் அதிகப்படியாக மத்திய சர்க்கா ருக்கு வரியாகக் கொடுக்குபடியான நிலைமை ஏற்பட்டது. அதனால் நமக்கு அந்த ஆண்டு நஷ்டம் ஏற்பட்டது என்று சொன்னேன். அதில் தனியார் துறையை ஒப்பிடுகிறவர்கள் எவ்வளவு தூரம் சொன்னாலும் ஒன்றை ஏற்றுக் கொள்வது கிடையாது. 1948-வது வருஷத்தில் நாம் என்ன கட்டணம் போட்டோமோ, அதே கட்ட ணத்தை 1964-ம் வருஷம் வரையில் 16 ஆண்டுகளுக்கு உயர்த்தாமல் நடத்தினோம். இந்தப் பதினாறு ஆண்டுகளில் அகில இந்தியாவில், உலகத்திலேயே என்று கூடச் சொல்லலாம், விலை உயராத ஒரு பண்டம் இருக்குமானால் அது சென்னை ராஜ்ய சர்க்கார் நடத்திய பீஸ் டிக்கட் ஒன்றுதான். வேறு ஒன்றும் கிடையாது. (திரு. சா. கணேசன் : நம்முடைய 'காயின்' கூட). நான் இப்போது எக்ஸுமிக்குப் போகத் தயராக இல்லை. ஆகவே, எந்த அங்கத் தினராவது தேசிய மயமாக்கப்பட்ட இந்தத் துறை நஷ்டத்தில் ஓடி இருக்கிறது—நிர்வாகத் திறமையின்மையின் காரணத்தால் என்று நீருபிக்க முடியுமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். வேறு காரணங்களால், கட்டணத்தை உயர்த்தாத காரணத்தால், வரிகள் உயர்ந்த காரணத்தால், ஓராண்டில் நஷ்டம் ஏற்பட்டதே தவிர, வேறு எந்த முறையிலும் இதிலே நஷ்டம் ஏற்படவில்லை. இதைத் தான் நான் போன முறைகூடச் சொன்னேன். நம்முடைய சட்ட சபையில் மானியக் கோரிக்கையின் போதுகூட விளக்கிச் சொன் னேன். மீண்டும் நம்முடைய அங்கத்தினர்கள் 'நஷ்டத்தில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது' என்று சொல்லிக் கொண்டே இருக்கிறா் கள்.

இரண்டாவதாக, இந்தக் கட்டணம் இன்றைக்குப் போட்டிருக் கிறோமே, இதாவது அதிகமாக இருக்கிறதா தனியார் துறையை விட, அல்லது மற்ற மாநிலங்களைவிட என்று ஒப்பிட்டுப் பார்த் தால், நம் ராஜ்ய சர்க்கார் நடத்தும் துறையில்தான் குறைவான கட்டணம் இருக்கிறது. ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 2 நயா பைசா என்பது தான் ராஜ்ய சர்க்காரின் கட்டணம். ஒரு கிலோ மீட்ட ருக்கு 2½ பைசா என்பது இன்றைக்குத் தனியார் துறை வாங்கு கிற கட்டணம். இன்னும் கேரளாவை எடுத்துக் கொண்டால் கிலோ மீட்டருக்கு 3 பைசா வாங்குகிறார்கள். ஆந்திராவில் கிலோ மீட்டருக்கு 3 பைசா வாங்குகிறார்கள். மைசூரில் சில

1st April 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

கணக்குகள் இருக்கின்றன. அந்தக் கணக்குப்படி போட்டுப் பார்த்தால் அவர்களுடைய கட்டண விதிமுறை சற்றேறக்குறைய 3.12 பைசா அளவிற்கு அதிகமாக வருகிறது. ஆகவே, நம் ராஜ்யத்தில்தான் இன்றைக்குத் தேசியமயமாக்கப்பட்ட சர்க்கார் பஸ் கட்டணம் மிகக் குறைவு என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இவ்வளவு குறைவான கட்டணமும் போட்டு இன்றைக்குப் பெரிய அளவிற்கு நம் ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துப் பிரச்சனையை நல்லமுறையில் தீர்த்திருக்கிறபோது, இன்னும் கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது என்றே அல்லது இதைக் குறைக்க வேண்டும் என்றே சொல்வது பொருளாதாரத்திற்கு ஒத்தது அல்ல என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல் இந்தக் குறையைப்பற்றி நாம் அடிக்கடி பரிசீலனை செய்து கொண்டு வருகிறோம். 1957-ம் ஆண்டு இந்தக் குறையை நான் ஏற்றுக் கொண்டபோது சர்வதேச தொழிலாளர் சங்க நிபுணர் ஒருவரை அழைத்து விசாரனை செய்யச் சொன்னோம். ஐ.எல்.ஓ. எக்ஸ்பர்ட் கொடுத்த சிபார்சுக்கு அதிகமாகவே நாம் செய்தோம். எனக்கு எப்போதும் ஒரு நம்பிக்கை. நம் நாட்டின் வளர்ச்சி, எந்த நிபுணர் எந்த நாட்டிலிருந்து வந்தாலும் அவர்கள் சொல்வதைவிட அதிகமாகவே இருக்கும் என்பது. அந்த விதமான குறையில் ஒன்றிரண்டு விஷயங்களைக் கூற விரும்புகிறேன். ஐ.எல்.ஓ. எக்ஸ்பர்ட் மிச்சல் அவர்கள் சொல்லும்போது 1966-ம் ஆண்டில் சென்னை நகரத்திற்கு 500 பஸ்கள் விடும்படி ஏற்பாட்டை செய்யவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். 1965-ம் ஆண்டில் சென்னை நகரில் மட்டும் 600 பஸ்கள் விடுகிறோம். போதவில்லை. ஆகவே, நம் நாட்டின் வளர்ச்சி எப்படியிருக்கிறது என்பதைக் கவனித்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அதேபோல, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்றவற்றை சிக்கனமாக வாங்குவதற்கு நான்கு மாடல்கள் வைத்துக் கொள்வது நல்லது என்று சொன்னார்கள். அதை நாம் இரண்டு மாடல்களாகக் குறைத்தோம். லே லன்ட் ஒன்று. பென்ஸ் ஒன்று. யுத்த காலத்தில் பென்ஸ் கிடைக்காததால் ஃபார்கோ வாங்கினோம். ஆக இரண்டாக ஸ்டாண்டாடைஸ் செய்து அதன் மூலம் நிர்வாகத்தைச் சீராக அமைத்திருக்கிறோம். பல டிஸ்ட்ரிபியூஷன்களை எல்லாம் இது சம்பந்தமாகக் கொடுக்க முடியும். நேரம் இல்லாததால் அவற்றை எல்லாம் எடுத்துச் சொல்ல விரும்பவில்லை. காஸ்ட் பெர் மைல் எப்படியிருக்கிறது இங்கு, மற்ற ராஜ்யங்களில் எப்படி இருக்கிறது என்பதற்கு எல்லாம் என்னிடம் கணக்குகள் இருக்கின்றன. பொதுவாக லிட்டி பஸ் நடத்துகிறார்களே, நகர பஸ் சர்வீஸ் அது உலகத்திலேயே இலாபமாக இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. நான் அமெரிக்காவில், நியூயார்க் நகரத்திற்குச் செல்கிறபோது அங்கு ஒரு பெரிய பஸ் கம்பெனி-சற்றேறக்குறைய 4,000 பஸ்கள் வைத்து ஓட்டுகிறார்கள் (Fifth Avenue Coach Company) என்பதைக் கவனித்தேன். ஐந்தாறு ஆண்டுகள் கழித்துப் போய்க் கேட்டால் அவர்களால் ஓட்ட முடியாமல் நடவடிக்கை நடர சபைக்கே அதை மாற்றிக் கொடுத்துவிட்டார்கள் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆக நகரங்களில் மட்டும் ஓட்டுவது

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [1st April 1965]

லாபகரமாக இருக்காது, அதற்காகத்தான் இந்த லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ் ஏற்படுத்தியது. இவ்விதமாக நமக்கு நகரங்களில் இருக்கக் கூடிய நஷ்டத்தை ஈடுகட்ட அதிகமான லாபம் பெறக்கூடிய அமைப்பாக ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இதைச் செய்தோம். நகரங்களில் ஓடுகிறது லாபகரமாக இருக்காது என்பதற்குக் காரணம், அது பீக் ஹவர் டிராபிக் தான் காலை எட்டு மணி முதல் பத்து மணி வரை இடம் கிடைக்காது, 10 முதல் 4 மணி வரையில் ஆள் கிடைக்காது, மாலை 4 மணி முதல் 7 மணி வரை இடம் கிடைக்காது, என்று இவ்விதமாகத்தான் இருக்கும். ஆகவே நம் ட்ரான்ஸ்போர்ட் ஸிஸ்டத்தில் இந்த நீண்ட தூர பஸ் திட்டத்தை உருவாக்கி, இதில் பலவிதமான கருத்து வேறுபாடுகள் இருந்தாலும்கூட, அதை விடப் பிடியாக செய்து வைத்தோம். அவ்வாறு செய்ததின் பயனாக இன்று ஓவர் ஆல் பிக்சரைப் பார்த்தால் நல்லமுறையில் வெற்றிகரமாக, லாபகரமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. கன்னியாகுமரி பொறுத்தவரையில் அது ஸிட்டி ட்ரான்ஸ்போர்ட் அல்ல. அது மொபலில் ட்ரான்ஸ்போர்ட். நாகர்கோவில் நகரத்தில் மட்டும் ஓடும் பஸ் அல்ல. நாகர்கோவில் இருந்து கன்னியாகுமரி ஜில்லா பூராவும் ஓடும் சர்வீஸ் அது. அதனால் ஓரளவு லாபகரமாக அது இருக்கிறது. அதைத் தொடர்ந்து நாம் நல்ல முறையில் முன்னேற்றம் செய்ய வேண்டுமென்று நினைக்கிறேன்.

திரு. கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஏன் லாரி ஓட்டக் கூடாது என்று. அவரே அதற்குப் பதிலும் சொல்லி விட்டார்கள். அவர்கள் லாரி ஓட்டுவதில் உள்ள சங்கடத்தை நன்கு உணர்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். லாரிகளை நாம் காரியர் என்ற முறையில் சட்டப்படி எடுத்துச் செல்லும்போது அதிலுள்ள பண்டங்களுக்கு நாம் பொறுப்பாவோம். திருடினால்தான் மட்டும் அல்ல, கெட்டுப் போனாலும் நாம் பொறுப்பாகி விடுவோம். ஆகவே, “இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்வது அவசியமா?” என்பதை இந்த ராஜ்ய சர்க்கார் பரிசீலனை செய்து நாம் இதை ஏற்றுக் கொள்வதில்லை என்று முடிவு செய்திருக்கிறோம். தமிழ் நாட்டில் நல்ல முறையில் லாரி சர்வீஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. மக்களுக்குச் சேவையை அதிகரிக்க வேண்டும் என்பதுதான் சர்க்காரின் நோக்கமே தவிர, அது எங்கள் மூலமாகத்தான் செய்ய வேண்டும், மற்றவர்கள் மூலமாகச் செய்யவேண்டாமென்ற எண்ணம் கிடையாது. திறமையாக யார் சர்வீஸ் செய்தாலும் அவருக்கு அந்தவிதமான சந்தர்ப்பத்தைக் கொடுப்பதில் சர்க்காருக்கு எந்த விதமான ஆட்சேபனையும் கிடையாது. ஆகவேதான் லாரி சர்வீஸை எடுத்து ஓட்டுவது இல்லை என்ற முடிவிற்கு வந்திருக்கிறோம். நாணயமான தொழிலாளர்கள் கிடைக்க மாட்டார்கள் என்பதற்காக ஓட்டாமல் இல்லை. நாணயமான தொழிலாளர்கள் கிடைப்பார்கள் என்றுதான் இவ்வளவு பெரிய பஸ் சர்வீசை ஏற்று நடத்துகிறோம். அப்படிக்கிடைக்கிறார்கள், அதில் சந்தேகமில்லை. லாரி ஓட்டுவதில் பெரிய கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. அதற்காக கோடவுன்ஸ் வேண்டும், வெயர்ஹெஸஸ் வேண்டும், அதைக் கண்காணிக்கப் பலவித செலவுகள் ஏற்படும் காரணத்தினால் அதை

1st April 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. நிர்வாகம் சம்பந்தமாக கனம் அங்கத் தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னதை ஏற்றுக் கொள்கிறேன். ஒரு டைரக்டர் இதைச் சமாளிக்க முடியாது, அவ்வளவு பெரிய இலாகா இது. 1,100 பஸ்கள் இப்போது ஓடுகின்றன. அதுவும் நாம் நடத்திக் கொண்டிருக்கிற லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்கள் மூலமாக சென்னை ராஜ்யம் பூராவும் எல்லா ஜில்லாத் தலை நகரத்திற்கும் இன்று கணக்ஷன் கொடுத்து விட்டோம். ரெயிலில் பிரயாணம் செய்யாமல் சென்னை மாநிலம் பூராவும் பஸ்ஸில் செல்ல முடியும். எந்த இடமாக இருந்தாலும் சரி, போக முடியும். அந்தவிதமான பரந்த ஒரு அமைப்பிற்கு ஒரு டைரக்டர் போதுமா என்றால் அது பரிசீலிக்கவேண்டியதுதான், யோசனை செய்யவேண்டியதுதான். அதற்காக நாம் இப்போது ஒரு டெப்டி டைரக்டரைப் போட்டிருக்கிறோம். அவரும் ஒரு ஐ.ஏ.எஸ். ஆபீசர்தான். அவர் பெரிய அளவிற்கு டைரக்டர் அலுவல்கள் எல்லாவற்றையும் ஏற்று வேலையில் சிறிது நிவாரணம் கொடுக்கும் அமைப்பை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். மேலும் பிற்காலத்திற்கு இது ட்ரெயினிங்காக ஏற்பட்டு, அந்த நிர்வாகத்தை ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டும் என்பதற்காகவும் இதைச் செய்திருக்கிறோம். அந்த விஷயம் பற்றி இப்போது எந்த மாறுதலும் செய்யவேண்டிய அவசியம் ஏற்படவில்லை. ட்ரான்ஸ்போர்ட் போர்டு அமைக்க வேண்டுமென்று சொல்கிற கருத்து இதைக் கார்ப்பரேஷனாகச் செய்தால்தான் செய்யமுடியும். சர்க்கார் இலாகாவை வைத்துக் கொண்டு போர்டு அமைப்பது என்றால் அதிகாரத்தை யார் யாருக்குப் பிரித்து கொடுப்பது என்ற பிரச்சனைகள் வரும். ஆகவே போர்டு அமைக்காமல் ஒரு டைரக்டர், ஒரு டெப்டி டைரக்டர் வேண்டுமானால் இன்னொரு டெப்டி டைரக்டர் கூட போட்டுக் கொள்ளலாம். லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்களை பார்த்துக் கொள்ள ஒருவரைப் போடலாம். ஆனால் போர்டு அமைப்பது அவ்வளவு சௌகரியமாக இருக்காது.

இன்னொன்று எனக்குப் பிடித்தமான விஷயம்தான். சர்க்கார் துறையில் அவ்வளவு எஃபிஷியன்டாக நடப்பதில்லை என்று பலர் சொல்லுகிறார்கள். அதற்கு காரணம், நம்முடைய நிர்வாகத்தில் இருக்கின்ற முறைதான். தனியார் துறையை எடுத்துக் கொண்டால் ஒருவர் அந்தத் துறை ஆரம்பித்த காலத்திலிருந்து அவர் சாகிற வரையிலும் அதிலேயே இருப்பார். அதன் மூலம் அந்த கம்பெனியில் 20 வருஷங்களாக ஏற்பட்டிருக்கின்ற அனுபவத்தைக் கொண்டு நல்ல முறையில் தொழிலை நடத்துவதற்கு பயிற்சி பெற்று விடுகிறார். சர்க்கார் இலாகாவில் அந்த நிலைமை இல்லை. எனக்குக்கூட ஒரு யோசனை இருக்கிறது, இதற்காக தனியாக ஏதாவது ஒரு கேடரை தயார் செய்து, தனியாக உத்தி யோகஸ்தர்களை தயார் செய்து, இந்த மாதிரியான தொழில்களில் போட்டுவிடலாம். அவர்களுக்கு மற்ற பதவிகளில் எவ்வாறு ப்ரமோஷன் வருகிறதோ அதற்கேற்றவாறு சம்பளத்தை உயர்த்தி கொடுத்துவிடலாம். இதற்கு பூர்வாங்கமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். தற்போது டெக்ஸ்டைல் மின்

11-30
a.m.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [1st April 1965]

சம்பந்தமாக நல்ல இளைஞர்களை தேர்ந்தெடுத்து பயிற்சி கொடுத்து அவர்களை அடிக்கடி மாற்றாமல் வைத்திருக்கலாம் என்பதுதான் திட்டம்.

Sir, I will take about 10 to 15 minutes.

MR. SPEAKER: I think the House has no objection to sit till about 1-50 p.m.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: இவர்களுக்கு தனியாக பயிற்சி கொடுத்து, “நேஷனல் ப்ரொடக்ட்விட்டி கௌன்சில்”, “சௌத் இந்தியா டெக்ஸ்டைல் ரிசர்ச் அசோசியேஷன்” போன்ற வைகளில் பயிற்சி கொடுக்கப்படுகிறது. இதில் இருக்கின்ற உத்தியோகஸ்தர்கள் டெப்டி கலெக்டர்களாக இருந்து டி.ஆர்.ஓ. வாக பதவி உயர்வு பெறும்போது, அதற்குரிய சம்பளத்தை கொடுத்துவிடலாம் என்கின்ற ஏற்பாட்டை இப்போது செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இதே முறையை எல்லாத் துறைக்கும் விஸ்தரிக்கலாம் என்று சர்க்கார் யோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறது.

ஆடிட் சம்பந்தமாக எனக்கும் திரு. கணேசன் அவர்கள் சொல்லுகின்ற அபிப்பிராயம்தான். கமர்ஷியல் ஆடிட் என்கிற முறையில் ஆடிட் செய்தால் தவறுகள் சிக்கிரமாக கண்டு பிடிக்கப்படும். அக்கௌண்டன்ட்-ஜெனரல் ஆடிட் என்று வரும்போது, விதிகள்படி சாங்ஷன் செய்யப்பட்டிருக்கிறதா? விதிகளின்படி நடந்திருக்கிறதா? விதிகள்படி “டென்டர் கால்லபார்” செய்யப்பட்டிருக்கிறதா? அதன்படி பணம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா? என்றெல்லாம் ஏ.ஜி. ஆடிட்டில் பார்க்கிறார்கள். கமர்ஷியல் ஆடிட் என்று சொல்லும்போது எப்படி பணம் செலவழிக்கப்பட்டிருக்கிறது? செலவு செய்திருப்பது நியாயம் தானா என்பதை மட்டும் தான் பார்ப்பார்கள். அவ்வாறு இருந்தால், நிர்வாகத்தில் இருக்கின்றவர்களுக்கு நன்றாகவும் திறமையாகவும் வேலை செய்வதற்கு சத்தர்ப்பம் இருக்கும். இப்போதுள்ள நிலைமையில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்கவேண்டுமென்றால், இலாகா மூலமாக டென்டர் போடப்பட்டு, அதிலுள்ள விலைகளை எல்லாம் பார்த்து அதன் பின்னால் தான் ஆர்டர் கொடுத்து வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. இதற்கிடையில் 10 நாட்கள் வண்டி ஓடாமல் நின்று விடும். பத்து நாட்கள் வண்டி ஓடவில்லை என்றால், நாள் ஒன்றுக்கு ரூ. 300 வீதம் பத்து நாட்களுக்கு 3,000 ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படும். இதற்கான பார்ட்லை வெளியில் வாங்கினால் 150 ரூபாய் தான் ஆகும். இந்த முறையை மாற்றுவதற்கு நம்மால் மட்டும் முடியாது. நேஷனல் டெவலப்மென்ட் கவுன்சில் கமிட்டியிலும் சொல்லியிருக்கிறோம். சர்க்கார் நடத்துகின்ற கமர்ஷியல் புரான்ஸ்சாக்ஷன், இண்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டாபிளிஷ்மென்ட் முதலியவைகளில், கமர்ஷியல் ஆடிட் முடிந்த பின்னால் அந்த ரிப்போர்ட்டின் மீது ஏ. ஜி. தனிக்கை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு இருக்கின்ற கான்ஸ்டிடியூஷன் விதிப்படி இந்த முறையை உடனே மாற்றிவிட முடியாது. “கன்ஸாலிடேட்டட் ஃபண்ட்” டிலிருந்து செலவுசெய்வதை ஏ.ஜி. மூலம்தான்

1st April 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

தணிக்கை செய்ய வேண்டும் என்று இருக்கிறது. ஆகவே இந்த முறையை மாற்றுவது என்பது இப்போது முடியாது. மாற்று வதற்குரிய வழிகளை ஏற்படுத்தினால் பொதுத் துறைக்கும் நல்லது தான், பொதுத் துறையில் வேலை செய்கின்றவர்களுக்கும் நல்லது தான். எண்டர்பிரைஸ்-ம் பாதிக்காமல் இருக்கும்.

வொர்க்கர்ஸ் பார்டிசிபேஷன் விஷயத்தில் இதை நாம் டிரான்ஸ் போர்டில் முதன் முதலாக அமுலுக்கு கொண்டு வந்தோம். ஆனால் யூனியனில் இருந்த சண்டையின் காரணமாக அது சரியாக நடைபெறவில்லை. ஒவ்வொரு யூனியனிலிருந்தும் பிரதிநிதிகளை தேர்ந்தெடுத்த அனுப்பி, பொறுப்புணர்ச்சியோடு அவர்கள் தங்கள் அபிப்பிராயங்களை சொல்லக்கூடிய ஏற்பாடு இருந்தால் நிச்சயமாக இன்னும் அதிகமாக லாபம் கிடைக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. அதை செய்யவேண்டும் என்றுதான் அகில இந்தியாவிலேயே முதல் முதலாக இங்குள்ள டிரான்ஸ்போர்டில் கொண்டு வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்தேன். ஆனால் அன்றிருந்த யூனியன்களில் இருந்த சண்டைகள் காரணமாக சரியாக நடத்த முடியாமல் போயிற்று.

பஸ் எஃபிஷியன்ஸியை எடுத்துக்கொண்டால், 82 சதவிகிதம் முதல் 85 சதவிகிதம் வரை ரோட்டில் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. நம்முடைய விதிகளை எல்லாம் இப்போது நல்ல முறையில் அமைத்து வண்டிகளை எல்லாம் விதிகளை மீறாமல் ஒழுங்காக வைத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்றால் நம்மால் 85, 86 சதவிகிதத்திற்கு மேல் ஓட்ட முடியாது. மாதாந்திர ஓவர்-ஹால், பிரேக் சர்ட்டிகேட் இவைகளுக்கெல்லாம் குறைந்தது 10 சதவிகிதம் வண்டிகள் ஓடாமல் நிற்கத்தான் செய்யும். மேற்கொண்டு ரீ அரேன்ஜ்மென்ட்-க்காக 3 அல்லது 4 சதவிகிதம் இருக்கிறது. இப்போது பல முறைகளை வைத்திருக்கிறோம். முன்னால் மிகவும் சீர்கேடான முறை இருந்தது. 1958-வது ஆண்டை எடுத்துக்கொண்டால் சந்தேகக்குறைய 65 சதவிகிதம், 70 சதவிகிதம் என்கிற முறையில் தான் ரோடுகளில் வண்டிகள் போய்க் கொண்டிருந்தன. அதாவது நான்கில் ஒரு பாகம் ஓடாமல் இருந்தது. இப்போது லிஸ்டமாடிக்காக பல முறைகளை வகுத்திருப்பதால் இந்தக் குறைகள் எல்லாம் தவிர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. காரணம்? வருஷங்களுக்கு ஒரு முறை புது பஸ் விடுகிறோம். ஒரு வருஷத்திற்கு 10 சதவிகிதம் பஸ்களை அதிகரித்து வருகிறோம். இதற்கெல்லாம் திட்டவட்டமான விதிகளை போட்டிருக்கிறோம் ஆட்டோமாட்டிக்காக இந்த விதிகளை எல்லாம் உபயோகிப்பதின் மூலமாக ஏராளமான வளர்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது. டிப்ரிஸியேஷனைப் பொறுத்தவரையில், 5 வருடங்களுக்குள் டிப்ரிஸியேஷன் 20 சதவிகிதம் என்று ஸ்ட்ரைட் லைன் டிப்ரிஸியேஷன் போட்டு 5 வருடத்தில் டிப்ரிசியேஷன் போட்டு விடுகிறோம். அதனால்தான் “வெகிக்ளஸ் ஆன் ரோட்ஸ்”, “எபிஷியன்ஸி இன் ஆப்ரேஷன்” இவைகளில் எல்லாம் நமது வளர்ச்சி முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது. ரோடுகளில் குறைந்தது 82 சதவிகிதம் என்றும் கூடுதல் 85 சதவிகிதம் என்றும் ஆகியிருக்கிறது.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [1st April 1965]

பாடி பிஸ்டிங்-கை எடுத்துக்கொண்டால் கன்னியாகுமரியில் இதற்காக புதிய ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். குரோம்பேட்டை யிலும் பாடி பிஸ்டிங்ஸ்-ஸை விஸ்தரித்து இருக்கிறோம். சென்ற ஆண்டில் ஒரு பாடி கூட நாம் வெளியில் கட்டவில்லை. இந்த வருடம் நமக்கு தேவையிருந்த 282 பாடிகளும் டிரான்ஸ்போர்டில் கட்டியிருக்கிறோம்.

அடுத்தபடியாக திரு. குஞ்சன் நாடார் அவர்கள் கன்னியாகுமரியிலுள்ளவர்களுக்கு சரியானபடி வேலை கொடுப்பதில்லை என்று சொன்னார்கள். சென்ற தடவை இதைப்பற்றி சொன்ன போதும் நான் மறுத்தேன், அது உண்மையல்ல என்று. இதற்கு வேண்டிய புள்ளிவிவரங்களையும் கொடுக்க நான் தயாராய் இருக்கிறேன். கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டவர்கள் அனைவரும் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவை சேர்ந்தவர்கள். எக்ஸ்பிரஸ் சர்வீஸில் இருப்பவர்கள் 25 சதவிகிதம் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவை சேர்ந்தவர்கள். மொத்தம் 'ஓவர்-ஆல் பொஸிஷனை' பார்த்தால் 16 சதவிகிதம் டிரைவர்கள் கன்னியாகுமரியைச் சேர்ந்தவர்கள். கண்டக்டர்களில் 25 சதவிகிதம் கன்னியாகுமரியைச் சேர்ந்தவர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆகவே அவர்கள் சொன்ன குற்றச்சாட்டை ஆதாரத்தோடு நான் மறுக்கிறேன். இந்த மாதிரி சொல்லி கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ஏதாவது தவறான எண்ணத்தை வளர்க்கலாம் என்று கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் நினைத்திருந்தால் அது நியாயமல்ல என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர்கள் என்னைப் பார்த்து, "Do not teach us to hate you" என்றார்கள். நான் கற்றுக்கொடுத்தால் கேட்கப்போகிறவரா திரு. குஞ்சன் நாடார் அவர்கள். ஆகவே விவரத்தை தெரிந்து கொண்டு குற்றச்சாட்டை சொல்லவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரெஸ்ட் ஹவுஸ் இன்னும் நன்றாக இருக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இதெல்லாம் இம்பீரல்மெண்ட் செய்ய வேண்டும் என்று சர்க்காருக்குச் சொல்லக்கூடிய யோசனைகள். நாம் இப்போது லாங் ரூட்-களில் செய்து கொடுத்திருக்கின்ற ரெஸ்ட் ஹவுஸ் வசதிகள், தனியார் துறையில் எந்த இடத்திலும் செய்து கொடுக்கவில்லை. இப்போது சில இடங்களில் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலிருந்து ரெஸ்ட் ஹவுஸ் கட்டியிருக்கிறோம். பல இடங்களிலும் பாஸஞ்சர்ஸ் ஷெட் அமைத்துக் கொடுத்திருக்கிறோம். கோவையிலும், திருச்சியிலும் ரெஸ்ட் ஹவுஸ் அமைத்துக் கொடுத்திருக்கிறோம். அவை யாரும் குறை சொல்ல முடியாத அளவுக்கு இருக்கின்றன. இதைவிட தனியார் துறையில் நல்ல வசதிகள் செய்து கொடுத்திருப்பதாக திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் சொன்னார்கள். நானும் இந்த ராஜ்யம் பூராவும் போய்ப் பார்த்தேன். தனியார் துறையில் நாம் கட்டியிருக்கிற கோயம்புத்தூர் ரெஸ்ட் ஹவுஸ் போலவோ, திருச்சியில் நாம் கட்டியிருக்கிற ரெஸ்ட் ஹவுஸ் போலவோ யாரும் கட்டியதாகத் தெரியவில்லை. என் கண்ணுக்குத் தெரியாமல் ஏதாவது கட்டியிருக்கிறார்களோ என்று சந்தேகப்படுகிறேன்.

1st April 1965]

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

அடுத்தாற்போல ஒரு பெரிய கொள்கை சொன்னார்கள்--அது எனக்கே தூக்கி வாரிப்போட்டது. 'சர்க்கார் மொனாப்பலிஸ்ட் டாக் இருக்கக் கூடாது, சர்க்காரும் ஓட்டவேண்டும், தனியாரும் ஓட்டவேண்டும், அதுதான் சோஷலிஸம்' என்று சொன்னார்கள். அது தான் எனது விருப்பம் என்று சொன்னால் புரிந்து கொள்ளலாம். இதுதான் சோஷலிசம் என்று சொன்னால் என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. அதுமாதிரி ஓட்டவேண்டும் என்று சொன்னால் பரவாயில்லை. அதுதான் சோஷலிஸ்ட் கொள்கை என்று சொல்லுவது தப்பு. இல்லை, அப்படித்தான் தனியாருக்கு பஸ் ஓட்டும் உரிமை கொடுக்கவில்லையா என்று பார்த்தால் அந்தக் குற்றச்சாட்டும் உண்மையல்ல என்பது புலப்படும். நாம் சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்கு நான்கு பஸ்கள் ஓட்டுகிறோம் என்று சொன்னால், 40 பஸ்கள் தனியார் துறையில் ஓடுகின்றன. ஒரு வித்தியாசம் என்ன என்றால் அவர்கள் இங்கிருந்து திருச்சிக்கு நேராக ஓட்ட முடியாது. இங்கிருந்து திண்டிவனம் வரையில் போகிறது, விழுப்புரம் வரையில் போகிறது, மற்ற மற்ற இடங்களுக்குப் போகிறது. அவ்வளவுதானேயொழிய தனியார் சர்க்கார் பஸ் ஓட்டுகிற இடத்தில் ஓட்டக் கூடாது என்று எந்த விதமான விதியும் போடவில்லை. ரோடில் போகிறவர்களுக்கே இது நன்றாகத் தெரியும். இதிலே ரெஸ்ட்ரிக்ட்ஷன் ஒன்றும் கிடையாது.

இன்னும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்றவைகள் சரியான முறையில் கொடுக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். யாரோ ஒரு தொழிலாளி வந்து சொல்லுகிறான் என்று சட்ட சபையில் சொல்லி விட்டால் அது ரொம்பவும் கஷ்டமாகப் போய்விடும். ஒவ்வொரு தொழிலாளியையும் ஸாடிஸ்டீபை செய்ய முடியாது. அவனுக்கு என்ன குறையோ, என்ன காரணமோ, எதற்காக இப்படிச் சொன்னானோ? கூடுமான வரையில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸை அதிகமாக வாங்கி வைத்து, தணிக்கை அதிகாரிகள் ஏன் இவ்வளவு வாங்கி வைக்கிறீர்கள் என்று கேட்டும் கூட, கிடைக்காமல் போய் விடுகிறது, அதனால் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் திடீர் திடீரென்று மார்க்கெட்டில் வாங்கக் கூடியவைகளாக இல்லை என்று லிமிட்டைக் கூட அதிகரித்து வைத்திருக்கிறோம், எண்ணிக்கையைக் கூட அதிகரித்து வைத்திருக்கிறோம். இவ்வாறு அவர்கள் சொல்லியிருந்தால் அது சொன்னவர்கள் தவறு என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்கள் சம்பளம் எல்லாம் குறைவு என்று சொன்னார்கள். நஷ்டம் என்ற பல்லவி போலத் தான் தொழிலாளர் சம்பளம் குறைவு என்று பாடுவதும். தொழிலாளர்கள் முன்னே கூட, அவர்களைக் கூப்பிட்டு "ஒரு தனிப்பட்ட முதலாளி என்னென்ன வசதிகள் கொடுக்கிறார்களோ அதே வசதிகளை உடனே அப்படியே செய்து விடுகிறேன்" என்று நான் சொன்னேன். இன்றைக்கு பல இனங்களில் நாம் கொடுக்கிற வசதிகள் அதிகம். இது நம் சட்ட சபையில் இருக்கிறவர்களுக்குத் தெரியும், தொழிலாளர்களுக்கும் நன்றாகத் தெரியும். தொழிலாளர்களும் யோசனை

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

[1st April 1965]

செய்து விட்டு வந்து, அதெல்லாம் வேண்டாம், இப்போது கொடுப்பதைவிட கொஞ்சம் ஜாஸ்தி கொடுங்கள் என்று சொன்னார்கள். இன்றைக்கு கிராச்சியிட்டியை எடுத்துக்கொண்டால் சர்க்கார் போக்குவரத்து துறையில் கொடுக்கும் அளவு தனியார் துறையில் இந்தியாவிலேயே எங்கும் கிடையாது. கடைசியாக அவர்கள் வாங்கும் சம்பளத்தில் ஒரு மாதச் சம்பளம் என்ன என்பதை அடிப்படையாக வைத்து, எத்தனை வருஷம் சர்வீஸ் செய்திருக்கிறார்களோ, ஒரு வருஷ சர்வீசுக்கு ஒரு மாத சம்பளம் என்று 30 வருஷம் சர்வீஸ் என்றால் 30 மாத சம்பளம் கொடுக்கிறோம். அதுவும் பே கமிஷன் சிபாரிசில் டியர்னெஸ் அலவன்சும் சம்பளத்துடன் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற கம்பெனிகளில் பேசிக் பேர் என்று 40—45 ரூபாய் கொடுத்து அதற்கு 15 மாதம் வாங்குவதற்கு பதில் 90 ரூபாய் என்ற அடிப்படையில் 30—35 மாதம் வாங்கக் கூடிய அளவுக்கு இருக்கிறது. இது அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். அவர்கள் இந்தப் பிரச்சனை பற்றி பல முறை என்னிடத்தில் பேசுகிறார்கள். சொல்லி விட்டு, அது தெரிகிறது, இன்னும் கொஞ்சம்கூடக் கொடுத்தால் நல்லது என்று சொல்லுவார்கள். சர்க்காரைப் பொறுத்தவரையில் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதுதான். அடிப்படைக் கொள்கை, லட்சியம். இன்றைக்கு பலவித இன்ஸெண்ட்டிவ் போனஸ் கொடுக்கிறோம். க்ரோம்பேட்டையில் வேலை செய்கிறவர்களுக்கு இன்ஸெண்ட்டிவ் போனஸ் பிரகாரம் கணிசமான தொகை வந்து அவர்களெல்லாம் சந்தோஷப்பட்டார்கள். ரிப்பேர் செய்கிறவர்களுக்கு, டிரைவர்களுக்கு, கண்டக்டர்களுக்கு பர்ஃபெக்ட் அட்டென்டென்ஸ் என்று சொல்லி போனஸ் கொடுக்கிறோம். ரிப்பேர் செய்தது இவ்வளவு என்று சொல்லி போனஸ் கொடுக்கிறோம். பாடி கட்டியது இவ்வளவு என்று சொல்லி போனஸ் கொடுக்கிறோம். இன்செண்ட்டிவ் போனசுடன் சேர்ந்து வருவாய் பெருகுவது தொழிலாளர்களுக்கும் நல்லது, நிர்வாகத்திற்கும் நல்லது. அதன் மூலமாக அதிகப்படி வருவாய் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்து சிரிய முறையில் டிரான்ஸ்போர்ட் ஸிஸ்டம் இயங்க வழி செய்திருக்கிறோம்.

முடிவாக, இந்தத் துறை இவ்வளவு திறமையாக நடந்தாலும் மேலும் திறமையாக நடத்த முடியும் என்று சொல்லுவதை யாரும் மறுக்க மாட்டார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் எந்தத் துறையில் இருந்தாலும் போதிய அளவு நன்றாக வேலை செய்கிறது என்று பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்வதோடு நிறுத்திக் கொள்ளுவதில்லை. மேலும் திறமையாக வேலை செய்ய வேண்டுமென்று ஊக்கத்தையும் டார்கெட்டுகளையும் கொடுப்பதுதான் வழக்கம். இந்தத் துறையைப் பற்றிப் பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று சொன்னால் அங்கத்தினர்கள் கொண்ட கமிட்டிக்குப் பதில் இன்றைக்கு எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி இருக்கிறது. எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி இந்தச் சபையின் அங்கத்தினர்களையெல்லாம் கொண்டது. அவர்கள் எடுத்துக்கொண்டு பரிசீலனை செய்யலாம். அந்த முறையில் அவர்கள் ஒரு முறை செய்தார்கள்—1960-ம் ஆண்டில் என்று

1st April 1965] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

நினைக்கிறேன். அந்த சமயம் பரிசீலனை செய்தபோது முந்தைய ஆண்டுக் கணக்குகளெல்லாம்தான் இருந்தன. அதனால் அவர்கள் செய்த சிபாரிசுகள் பிரகாரம் ஆகும்போதே அதற்கு மேலேயே நடந்து விட்டது. இந்த முறை எடுத்துக்கொண்டால் அதற்கு வேண்டிய எல்லாவித உதவிகளும் கொடுத்து அந்த எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியின் சிபாரிசுகளையெல்லாம் சர்க்கார் மிகக் கவனத்தோடு ஆலோசிக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதற்குப் பிறகு அவசியம் ஏற்பட்டால் நாம் நிபுணர்களைப் பார்க்கச் சொல்லலாம். டிபார்ட்மெண்டைப் பரிசீலனை செய்யச் சொல்லுவதல்ல. சென்னை ராஜ்ய மொத்த டிரான்ஸ்போர்ட் எப்படி இருக்கவேண்டும், சென்னை ராஜ்யத்தினுடைய போக்குவரத்து நிலை இன்றைக்கு எப்படி இருக்கிறது, இதற்கு எந்தவித பெரிய முன்னேற்றங்கள் செய்யவேண்டுமென்று, எப்படி இண்டஸ்ட்ரிசைப் பொறுத்த வரையில் நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சென்னை ராஜ்யத்திற்கு என்னென்ன தேவைப் படுகிறது என்று பார்த்து ஒரு அறிக்கையை நாஷனல் கவுன்சில் ஆஃப் அப்டைட் இக்னாமிக்ஸ் என்ற ஸ்தாபனத்தைக் கொடுக்கச் சொன்னோமோ, அந்த மாதிரி விரிவான முறையில் செய்யலாம். அப்படிச் செய்வதற்கு முன்னால் ஏதாவது ஒரு அறிக்கை இருப்பதுதான் நல்லது. அந்த அறிக்கையை நம் முடைய சட்ட சபை எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி பரிசீலனை செய்து கொடுக்குமானால், அதற்கு மேல் சர்க்கார் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்தக் கருத்துக்களைச் சொன்ன பிறகு, கனம் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் தங்களுடைய தீர்மானத்தை வாபஸ் பெறுவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : நான் என்னுடைய தீர்மானத்தை வற்புறுத்தவில்லை.

The Resolution was, by leave, withdrawn.

VI.—ANNOUNCEMENT.

BILLS PASSED BY THE COUNCIL.

MR. SPEAKER : I have to announce to the House that the following Bills have been passed by the Legislative Council without any recommendation :

1. The Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 6 of 1965).

2. The Madras Appropriation (No. 2) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 8 of 1965).

3. The Madras Appropriation (No. 3) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 9 of 1965).

The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. on Saturday, the 3rd April 1965.

The House then adjourned.